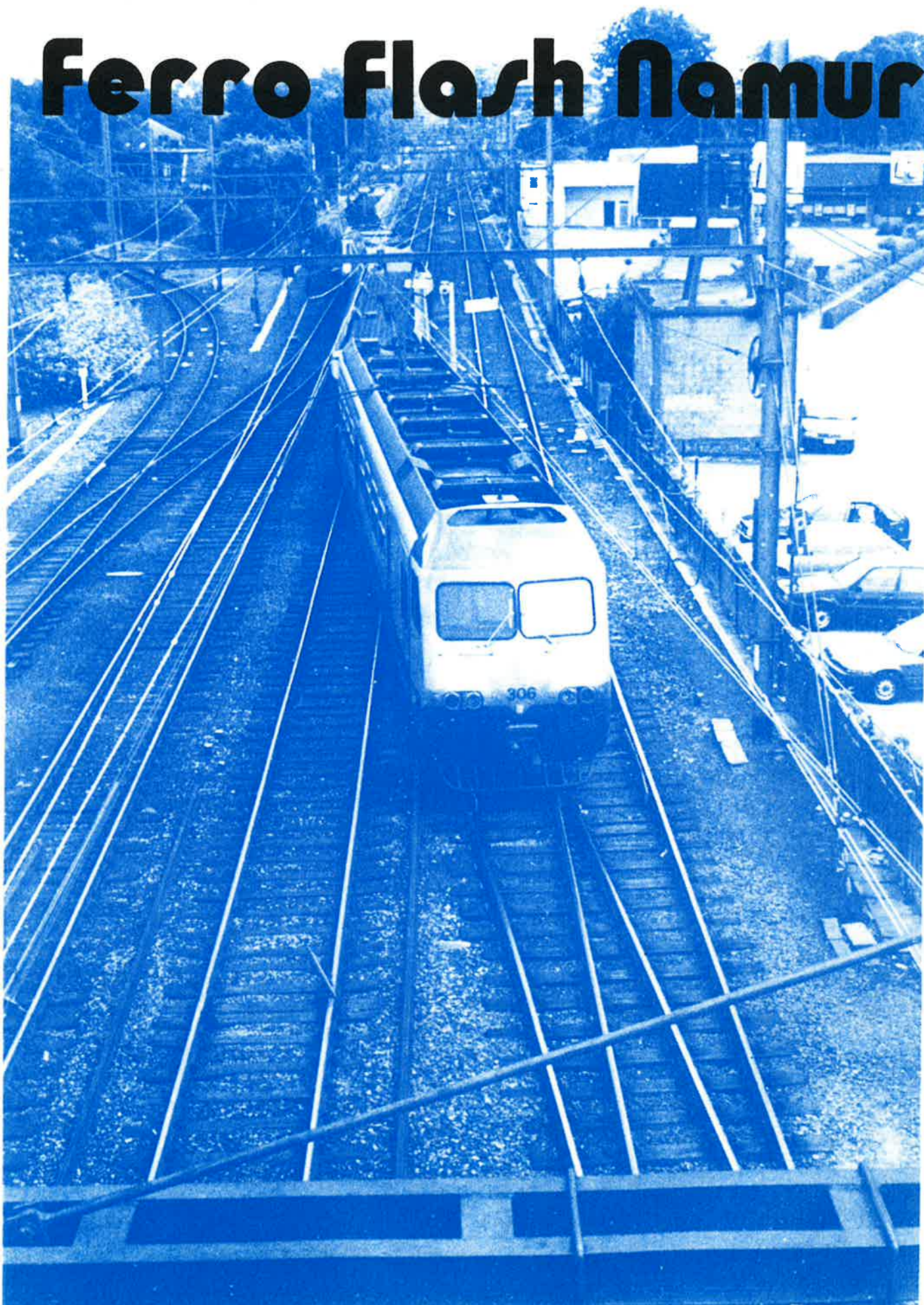


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Editeur responsable Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Diffusion : Didier Delfosse, chaussée de Dinant 320, 5000 NAMUR.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Mode d'emploi afin de décourager les bénévoles

Rien de plus facile, l'actualité nous aide et les moyens à mettre en oeuvre sont à la portée de tout le monde.

- Ne donnez jamais votre avis devant tout le monde, faites le discrètement.

- Distillez vos avis négatifs sur les activités à plusieurs membres en forçant la dose, bien sûr, et parlez-en à l'extérieur du club afin de le discréditer au maximum.

- Oubliez surtout que vous avez affaire à des bénévoles et voyez notre club comme une entreprise où l'information doit passer par le canal de notes de service et où la hiérarchie responsable doit superviser, informer de manière précise, en oubliant aucun détail, aussi minime soit-il.

Bien sûr, cette information doit être contresignée par chacun.

- Surtout n'arrêtez pas de critiquer et, pourquoi pas, ajouter quelques bruits de malversations possibles, nous savons maintenant que seule la rumeur donne de bons résultats dans ce domaine et que les résultats ne se font pas attendre.

Et, si vraiment vous estimez être lésé dans les services que l'on devait vous offrir, vous pouvez toujours essayer de discréditer un peu plus les bénévoles auprès, par exemple, de commerçants, ou raffinement suprême, auprès des employeurs de ces premiers.

Pur fruit de notre imagination direz-vous ? Et bien non, cela est dans le domaine du possible et même du vécu !

Si vous estimez que ces situations sont intolérables, alors aidez-nous afin de ne pas faire disparaître cette race en voie de disparition : "le bénévole".

Donnez bien fort de belles idées positives afin de faire avancer un beau hobby, un beau club.

Dans un club, nous sommes tous au service des autres et pas quelques-uns au service de tous.

Amusons-nous ensemble !

Partageons nos idées et nos attentes sur les activités du club.

N'attendons pas tout de quelques responsables afin de mieux les "descendre" si les résultats obtenus ne répondent pas à notre attente.

Un petit coup de colère est parfois nécessaire lorsque la réalité dépasse ces quelques descriptions.

Jean-Claude Botspoel.

*L'équipe de rédaction présente à tous ses fidèles lecteurs
ses meilleurs vœux pour 1997 et leur souhaite plus particulièrement
six moments exceptionnels :
la découverte du contenu des six prochains numéros de
Ferro Flash Namur !*

Dates des réunions mensuelles pour 1997 au Rail Miniature Mosan

En principe : le troisième vendredi du mois sauf proximité de congés.

Dates fixées : 17 janvier (A.G.), 21 février, 21 mars, 18 avril, 23 mai, 20 juin, 18 juillet,
22 août, 19 septembre, 17 octobre, 21 novembre, 19 décembre.

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

DECEMBRE

14..... : *CFFL, "l'actualité ferroviaire belge en 1996" par Ch. Dossogne.*

20..... : **Réunion mensuelle R.M.M. :**
"Chemin de fer de la mine de sel de BEX" : le LBS,
par Roger Vanderschaele.

27..... : Réunion réseaux.

JANVIER

3 : Réunion réseaux.
Circulation sur le réseau H0 : époque IV et V
trains internationaux comportant des voitures-lits et des voitures
couchettes, trains auto-couchettes, toutes nationalités, y compris
pour le matériel de traction.

10..... : Réunion réseaux.

17..... : **Réunion mensuelle R.M.M. :**
Assemblée générale + vidéo RTBF.

24..... : Réunion réseaux.

31..... : Réunion réseaux, clôture de réception des articles pour FFN 82.

FEVRIER

7 : Réunion réseaux.
Circulation sur le réseau H0 : époque III, SNCB.

14..... : Réunion réseaux, brochage et expédition de FFN 82 (1997-1).

15..... : *Bourse d'échange à Sart-Saint-Laurent, salle omnisports.*

21..... : **Réunion mensuelle du R.M.M. :**
"Actualité de Bouveret en Suisse" par Roger Vanderschaele.

28..... : Réunion réseaux.

MARS

7 : Réunion réseaux.
Circulation sur le réseau H0 : époques III et IV,
trains TEE.

14..... : Réunion réseaux.

21..... : **Réunion mensuelle du R.M.M. :**
Programme non communiqué

28..... : Réunion réseaux.

- Rapport des commissaires aux comptes.
- Approbation des comptes.
- Présentation du budget 1997.
- Nomination d'administrateurs en remplacement de quatre membres du comité qui ont effectué un mandat de deux ans. Ils sont démissionnaires, mais rééligibles :
 - Jean-Marie Burton,
 - Daniel Braibant,
 - Claude Carpet,
 - Didier Delfosse
- Modification des statuts.
- Divers.

Seuls les membres en règle de cotisation 1997 pourront participer aux différents votes.

Cotisation 1997

La cotisation pour 1997 n'a pas été modifiée, voici des années que les mêmes chiffres ont la vie dure...

Le montant de celle-ci est indiqué en page 2 de couverture.

Deux grandes lignes se dessinent :

- vous êtes membre du club
- vous êtes simplement abonné à la revue.

17 janvier à 20 heures :
assemblée générale du R.M.M.

CONVOCATION

Les membres du club "Rail Miniature Mosan" sont priés d'assister à l'assemblée générale du club le vendredi 17 janvier 1997 à 20h.

Ordre du jour :

- Bilan des activités du club en 1996, par le président et le secrétaire.
- Présentation des comptes 1996, par le trésorier.

Soyez gentil, payez votre cotisation tout de suite au compte mentionné ou mieux encore au moyen du bulletin qui est annexé à ce numéro.

Ferro Flash Namur : modifications dans l'attribution des responsabilités.

Suite à la réunion de comité du 15 octobre, certains aménagements ont été apportés dans l'attribution des fonctions et responsabilités au sein de l'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur.

Le rédacteur en chef en devient "l'éditeur responsable" et de ce fait, sera considéré comme membre de droit du comité du club, mais sans le droit de vote

de droit du comité du club, mais sans le droit de vote (sauf s'il fait officiellement partie du comité comme candidat élu par le vote favorable des membres).

Le rédacteur en chef assume la responsabilité du contenu de la revue tant vis-à-vis des membres du club que vers l'extérieur de celui-ci, les décisions rédactionnelles (choix des articles, programmation...) étant prises collégialement par le comité de rédaction. Celui-ci est chargé de l'édition de FFN et de **l'éthique de son contenu**. Ses articles et ses prises de position n'engagent en rien les membres du club.

Le comité de rédaction est actuellement composé de trois membres :

- rédaction, composition et impression : Claude Carpet, rédacteur en chef et éditeur responsable,
- correction, illustration, "Récréation ferroviaire" : Michel Archambeau,
- rubriques "Rétro-rail", "Courrier des lecteurs", "Actualité ferroviaire" : Michel Herbiet.

Les articles ne comportant pas de signature sont considérés comme écrits collectivement par le comité de rédaction.

Les autres articles paraissant dans la revue seront signés du nom de leur auteur qui prendra la responsabilité de ses écrits, ceux-ci ne reflétant pas nécessairement une prise de position de la rédaction.

Le comité de rédaction se bornera à marier la syntaxe et l'orthographe pour une bonne présentation. Il ne modifiera en rien l'esprit de l'article. Les "notes de la rédaction" éventuelles n'auront pour but que d'assurer une meilleure compréhension pour tous.

Ne seront pas pris en compte les articles à tendance politique (interdits par les statuts), ou ceux qui, par leur contenu, pourraient présenter une atteinte à la réputation d'une personne, d'un organisme ou d'une entreprise.

Par contre, la critique libre et objective de modèles commerciaux continuera plus que jamais à figurer dans FFN. Ses rédacteurs conserveront leur libre expression, indépendamment de toute "soumission" envers un constructeur de modèles quel qu'il soit.

Un article jugé incomplet, mal documenté ou comportant des lacunes graves sera, après dactylographie, présenté à son auteur pour demande de compléments d'information ou de documentation. Cette démarche n'a d'autre but que de conserver à notre revue le haut niveau que l'on veut bien lui reconnaître.

Le comité de rédaction remercie tous ceux qui ont déjà bien voulu écrire dans ses colonnes et incite tous les rédacteurs potentiels à "prendre la plume".

Pour une bonne réalisation de FFN, les articles, nouvelles, informations, documents doivent parvenir au rédac'chef pour le dernier jour du mois impair (31-1, 31-3, 31-5, etc...) date de clôture de l'édition.

La mise en page et l'impression ont lieu dans les deux premières semaines du mois pair (avant le 15-2, 15-4, 15-6, etc...) pour permettre une diffusion postale avant la réunion mensuelle.

Le rythme de parution est maintenu à 6 exemplaires par an. Le nombre de pages varie entre 26 et 34 suivant la quantité d'informations à diffuser.

Les circulations programmées sur le réseau H0

Pendant les réunions réseaux

Pour poursuivre les circulations thématiques inaugurées avant les vacances, la commission H0 vous propose le calendrier suivant :

- 3 janvier : époque IV et V, trains internationaux comportant des voitures-lits et voitures-couchettes, trains auto-couchettes, toutes nationalités, y compris pour le matériel de traction.
- 7 février : époque III, SNCB.
- 7 mars : . époque III et IV, trains TEE.
- 4 avril : ... époque II et III, trains avec CIWL.
- 2 mai : ... époque IV et V, DB + CFL.
- 6 juin : époque IV et V, trains de marchan-
..... dises en tous genres.

Les circulations, ces jours-là, seront strictement limitées au matériel répondant au thème choisi. Le matériel sera préparé avec soin. Vérifiez la concordance aux normes NEM, en particulier pour les essieux.

Événement

Un petit wagon de plus au club : "Douglas". Première mise en circulation le 28 novembre 96, tare 3,310 kilos, constructeurs : Carole et ... le Président Jean-Claude !

La RTBF (TV) au RMM

Lundi 2 décembre, nous avons eu l'immense plaisir d'accueillir une équipe de la télévision francophone du service public.

Emmenée par Luc Herman, un cameraman et un ingénieur du son ont oeuvré tout l'après-midi dans nos locaux.

Le but avoué est la prise d'images pour le magazine TV inclus dans le journal de 12h45 sur la une.

Le but "avouable" est la prise de conscience d'un réalisateur pour une passion retrouvée : l'amour du train miniature...

Elève à l'institut Saint Joseph à Charleroi, Luc Herman, en sortant de l'école, ne pouvait faire autrement que de "tomber" sur les vitrines de l'opticien Piérard, revendeur de trains "Märklin" et uniquement de cette marque depuis tant d'années. Comme beaucoup d'enfants, il reçut un train électrique. L'âge s'avançant, le train est retourné dans ses boîtes, mais avec précaution et sagesse. Maman Herman avait collé le plan du réseau et le détail des références des voies et aiguillages nécessaires pour garnir la forme en plastique représentant le réseau. Les années passent, la mère devient grand-mère et un petit fils découvre les boîtes... Le papa, avec son matériel ferroviaire,

retrouve avec émotion ses jeunes années et ses pulsions ! Ne trouvant pas de revendeur dans sa ville, il téléphone à Märklin-Belgique qui l'oriente vers son plus proche détaillant.

Il se précipite avec la liste dans le magasin, découvre les productions de l'artisan, décide de faire un reportage sur le sujet. Pour étoffer celui-ci, le dit artisan lui conseille de prendre contact avec la rédaction de Ferro Flash Namur afin de visiter un "superbe réseau". Appel téléphonique le jeudi et le lundi suivant, l'équipe débarque.

Connaissant leurs devoirs d'hôte, les membres de l'équipe de rédaction ouvrent leur bourse personnelle et, le temps d'un délicieux plat de moules à "La Coupole", décrivent les réseaux du club, les activités du club, les bienfaits du modélisme ferroviaire. Bref, ils ont "chauffé le public" qui s'impatientait d'enfin découvrir le trésor.

Au club, tout était prêt. Jean-Marie Burton était venu avec du matériel pour le "N". Michel Archambeau, Claude Carpet, Vincent Disy, Jules Falque, Christophe Hollange et Claude Riguelle avaient préparé les rames H0 en coulisse pour des circulations effectuées à la demande du réalisateur. Interviews et prises de vues ont ponctué cet après-midi qui marquera, nous l'espérons, la (re)prise de conscience du public pour le modélisme ferroviaire.

Au moment où vous lirez ces lignes, le reportage sera "passé" sur les antennes de la RTBF et enregistré. Il sera présenté à la réunion du 17 janvier, après l'assemblée générale.

Nouveautés belges

Märklin

- 34661 Diesel 5408 bandes jaunes.
- 33631 1602 version Memling.
- 47581 Wagon citerne à bogies "Gandagas".
- 34158 Vapeur CFL série 56 (ex-type 26 SNCB)
- 38158 (version 2 rails)

Roco

- 46089 Wagon citerne à bogies "Armita".
- 46073 Wagon citerne 2 essieux "CAIB".

Rivarossi

- 3562 Voiture-lits Mu "Railtour"

LS Models

- 5656 Base Rivarossi Voiture-Lits Mu "version 1996" (bleu et châssis rouge) série limitée.

Klein Modellbahn

- 3433 Wagon à bogies "Coils", toit enroulable.
- 0259 Vapeur CFL 4111 (040T ex-T13 KPEV).

Jouef

- 7483 "Eurostar" 4 éléments (version modélisme)

Lima

- 149786 Rame "Thalys" 4 éléments.
- 208023 Motrice 2724.

Jocadis

- Kit vapeur type 51 châssis droit, motrice SNCV type N, motrice So unidirectionnelle.
- 2145 série Lima limitée "Jocadis" Eurorail Cargo
- 2714 série Lima limitée "Jocadis" Eurorail Cargo (Carad)

Les amis nous informent

Le rail aura bientôt 150 ans
en Entre-Sambre-et-Meuse

"Walcourt, une entité au fil de ses gares"

de P. Lievens (pensionné SNCB) et R. Golard
300 pages 155 x 240,
1.000 francs : 034-1111180-10 de P. Lievens

20 décembre 66 - 20 décembre 96

Commémoration de la fin de la vapeur en Belgique

Samedi 21 (et peut-être le 22) décembre
parcours vapeur

entre Ath et Denderleeuw avec la 1.002

Exposition de trains miniatures à Ath et
Denderleeuw

Traction vapeur non assurée en cas de gel

Trans-Fer hors série

"Les lignes nouvelles de la SNCB
de 1926 à 1996"

505 fr, référence : "code tarif 320"

Adieu, TEE

40 pages couleurs, 200 fr, réf: "code tarif 213"
compte 240-0380489-59

GTF asbl Editions, BP 191, 4000 Liège1.

Publications de l'ASVi

"Le vicinal sous l'occupation"

"A l'ouest de Thuin : histoire du site"

"Horaire Centre et Charleroi 1952"

"Le littoral en 1936"

"Manuel du machiniste de locos SNCV de 1942"
et bien d'autres documents

Courrier : Dussart Desart, Venelle du Palio, 49,
1150 Bruxelles.

"Le chauffeur de locomotives" ou "l'art de conduire un feu"

par Henri Scaillet, 80 pages, 420 francs
renseignements :

Editions du GTF, BP 191, 4000 Liège 1.

Calendrier LOCO 97

Edition PFT / Ediblanchart

- 01 : 40100 SNCF à Halle (couleurs)
- 02 : vapeur 29.300 bifurcation du Serpont à Libramont
- 03 : TGV réseau SNCF à Cuesmes (couleurs)
- 04 : TEE "Etoile du Nord" à Soignies, rame diesel NS/CFF
- 05 : diesel 6005 sur la ligne 42 (couleurs)
- 06 : autorail Z151 CFL à Benonchamps
- 07 : automotrice type 54
- 08 : diesel type 203 à Saint-Vincent-Bellefontaine
- 09 : diesel 1800 CFL et voitures M4 à Rencheux (couleurs)
- 10 : Pacific 1.006 à Bruxelles-Midi
- 11 : autorail type 602 à Zaventem-aéroport
- 12 : locomotive électrique 2020 à Beersel (couleurs)

410 francs pour les membres PFT, plus cher
pour les autres (prix non communiqué)
au compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles

Dates des réunions mensuelles pour 1997 au Rail Miniature Mosan

En principe : le troisième vendredi du mois sauf proximité de congés.

17 janvier (A.G.), 21 février, 21 mars, 18 avril, 23 mai, 20 juin, 18 juillet,
22 août, 19 septembre, 17 octobre, 21 novembre, 19 décembre.

"Modellbahn mit spielaktiv"

Du 14 au 18 novembre, la halle 14 de la Köln Messe accueillait la biennale du modélisme ferroviaire.

La participation de nombreux artisans permet de se procurer du matériel de décor ou du matériel actif qui ne se trouvent pas dans le catalogue des grandes usines.

Le vendredi, 14 membres du R.M.M. ont fait le déplacement pour admirer les réseaux de clubs, les stands des grandes et des petites marques et des petits producteurs.

Il a fallu pratiquement "étudier" chaque stand pour tenter de trouver un modèle belge !

Nous avons pu remarquer sur l'emplacement de la DB un vendeur de souvenirs qui exposait une motrice 27 en version "Eurail Cargo", chez Roco une voiture en version "Memling" et, dans une association qui accueillait un club luxembourgeois, un autorail pourpre version service ES exécuté au départ d'une caisse en résine.

C'est tout ! Cette exposition est une grand-messe typiquement allemande et je serais bien heureux de connaître le nombre d'entrées sur ces 5 jours d'exposition : il doit être faramineux ! Même le vendredi, il était difficile d'accéder aux stands. Qu'en a-t-il été du samedi et du dimanche ?

Les amateurs de vapeur vive auront été comblés tant par les artisans que par la présence de démonstrations effectuées par des associations.

L'échelle TT (1/120) fait une poussée remarquable. C'est un très beau compromis entre le H0 et le N. Nombreux artisans dans cette échelle, nombreux réseaux présentés, mais le tout exclusivement pour les réseaux allemands.

Rendez-vous dans 2 ans pour la version 1998 de "Modellbahn mit spielaktiv" à côté de la gare de Köln Deutz.

Un chargement pour des wagons ouverts

Il n'y a pas que les enfants qui, dans les wagons ouverts, aiment un chargement qu'ils peuvent enlever quand cela leur plaît.

Nous, en tant que modéliste, n'aimons pas de voir toujours circuler des trains aux wagons vides.

Cette idée nous a mené à réaliser un chargement pour des wagons de type Res.

Pour ne pas retomber dans les chargements classiques de vieux métaux ou de gravats, nous avons opté pour des tubes de grand diamètre.

Finalement, nous avons choisi des petits tuyaux en plastique de la marque Evergreen avec un diamètre de 8mm (pour le N), ou 15mm (pour le H0). Ceci représente un diamètre réel de 1280mm.

Trois tuyaux par wagon représente un chargement correct. Avec un paquet d'Evergreen de 8mm, nous pouvons réaliser le chargement de 5 wagons en échelle N.

Les tubes de 8mm conviennent aussi pour le H0 : ils représenteront simplement un diamètre

de 70 centimètres ce qui est tout à fait normal puisque les tubes enterrés pour la distribution d'eau ont encore des diamètres inférieurs.

L'outillage nécessaire

Il consiste en une planche de travail, une petite scie fine, un crayon, un cutter, une boîte à ongles, du papier de verre pour ébarber, de la colle (MEC), un pinceau, peinture noire Humbrol n°85.

Travaillons

Nous commençons par marquer au crayon le trait de coupe sur les tuyaux tous les 80mm (pour le N), tous les 140mm (pour le H0). Dans la réalité les tuyaux ont en principe jusqu'à 12 mètres de long. Au moyen de la boîte à ongles nous scions sur le trait.

Avec le cutter et le papier de verre, ébarbons correctement les bouts. Faisons un essai de chargement sur le wagon.

Collons les deux tubes l'un à l'autre en les maintenant bien à plat. Le troisième est déposé en empilement au milieu des deux autres et collé. Les bouts des tuyaux ne doivent pas obligatoirement être alignés, dans la réalité personne ne réalise cet alignement au chargement à la grue ou au pont-roulant.

Il ne nous reste plus qu'à peindre le chargement. D'abord dégraisser convenablement au méthanol (alcool à brûler), passer l'aérographe ou le pinceau sur l'extérieur et le début visible de l'intérieur des tubes.

Lorsque la peinture est sèche, nous pouvons placer notre chargement sur les wagons.

Des chargements de ce type auraient été aperçus dans le port d'Antwerpen dans des wagons Eaos.

Adapté d'un article paru dans "Mobovaria" sous la plume de notre ami Henri Janssens du MOBOV.

Le comité de rédaction s'est employé à réaliser un chargement de 5 tubes de diamètre 8mm (0,70 m. en réalité) sur 140mm de long (12 m.) posés sur wagon Res (plat à ranchers). Trois tubes posés à l'étage inférieur et 2 tubes au-dessus.

Il faut confectionner 5 paires de blocs en bois coupés en biais pour servir de calage afin de maintenir les tuyaux inférieurs l'un contre l'autre et les empêcher de rouler.

Patiner les blocs en brun presque noir n'est pas nécessaire car souvent il s'agit de cales neuves.

Les voitures-lits de la SZD

La voiture-lits des ex-chemins de fers soviétiques, que l'on pouvait voir dans les relations Paris - URSS passant par Charleroi, Namur et Liège, a été très bien reproduite par Sachsenmodelle sous les références 14328-3 et 14329.

Un très bon article de modélisme sur l'amélioration de cette voiture est paru dans le mensuel "Le Train" n° 103 de novembre 96 en pages 20 à 23.

Editée par Publitrains (M. Mercker) en Alsace qui publie également Eisenbahn JOURNAL, "Le Train" est une publication francophone à vocation assez SNCF comportant des articles et beaucoup de photos sur le grand train et le modélisme.

Les voitures internationales de la SNCF

Les voitures internationales Eurofima de 1^{ère} classe de la SNCF sont reproduites par Roco à l'échelle exacte 1:87 sous la référence 44667. Cette dernière ne sera pas rééditée et est gratifiée du triangle jaune au catalogue.

Lui succèdent comme nouveautés (carré rouge) les voitures internationales Vu67 de 1^{ère} classe sous la référence 45.110 et de 2^{ème} classe sous la référence 45.111, en livrée Corail et avec bogies français Y32 (époque IV et V).

Ces voitures circulent, entre autres, dans les trains Parsifal et Molière.

Une petite voiture sur le réseau

Nous avons découvert dans la collection "BUSCH" sous la référence 48001 une DS 19 Citroën à l'échelle 1:87.

Une jolie petite voiture, parfaite, en deux tons vert clair et toit gris.

Elle convient pour l'époque III et le début de l'époque IV (date de création du véhicule : 1955).

En ouvrant la boîte, en retournant le véhicule, j'aperçois un petit levier. Il sert, oh surprise, au réglage de la garde au sol, tout à fait conforme au véhicule réel !

Il peut être placé en stationnement ou sur la route avec la garde au sol correspondante.

Non, l'Athus-Meuse n'est pas morte !

Un ardennais prend les choses en mains

Georges Dupont, ingénieur principal à la SNCB, originaire de Chiny, a été nommé "chef de projet pour l'Athus-Meuse". Il est notamment chargé de l'élaboration du budget pour les importants investissements que la SNCB va consentir pour la modernisation de la ligne.

Elle est un des maillons essentiels de la liaison ferroviaire entre Antwerpen-poort et la Suisse !

Le poumon du port d'Antwerpen !

La ligne aura une vocation principale d'accueil des convois de marchandises qui desserviront la France, la Suisse et l'Italie principalement par le biais de conteneurs et de wagons classiques.

Cette ligne devra être considérée comme "le poumon" du port d'Antwerpen. C'est la raison pour laquelle tant de sollicitudes ont été consenties par la direction de la société "nationale" des chemins de fer belges. Les convois circuleront via Leuven, Ottignies, Fleurus, Namur, Dinant, Bertrix, Athus à

Il la connaît bien cette ligne. Dès son plus jeune âge, il l'empruntait pour aller à l'école à Virton ou pour se rendre à l'université. Il se bat maintenant pour "sa ligne".

Importants investissements

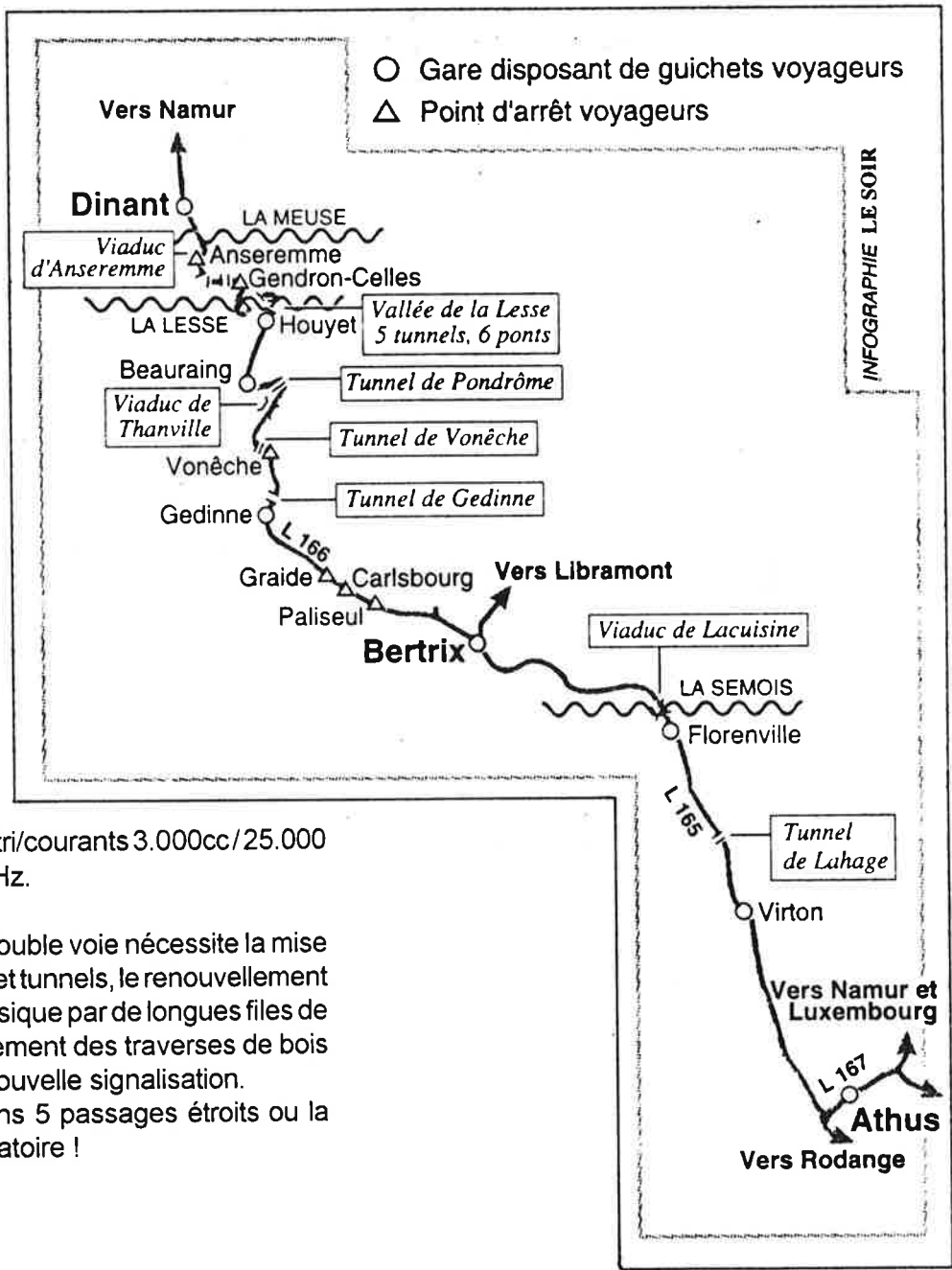
Pas moins de 6,4 milliards seront investis dans la modernisation de la ligne mise à double voie sous tension de 25.000 volts.

Ceci impliquera l'utilisation de motrices bi-courants

3.000cc/25.000ac ou tri/courants 3.000cc/25.000 50 hz / 15.000 16 2/3Hz.

L'électrification de la double voie nécessite la mise au gabarit de 46 ponts et tunnels, le renouvellement complet de la voie classique par de longues files de rails soudés, remplacement des traverses de bois par celles en béton, nouvelle signalisation.

Il subsistera néanmoins 5 passages étroits où la simple voie sera obligatoire !



destination du Luxembourg, de la France, de la Suisse...

Le poste de régulation est implanté à Bertrix et contrôlera les 150 kilomètres de ligne. Ordinateurs, fibres optiques, 12 personnes employées seront les armes mise à disposition.

Plus de 95% des travaux sont terminés au nord de Bertrix, restent les 75% encore à effectuer au sud. Pour 2001, l'Athus-Meuse sera un axe international.

Fini, le concept de la ligne musée...

Le président Damar se veut rassurant quant à l'avenir de la circulation des convois de voyageurs. La fermeture des gares et points d'arrêt était devenue inquiétante... Anseremme, Graide, Halanzy, Offagne, Paliseul, Vonêche...

A la veille de leur 45ème anniversaire, les antiques autorails des séries 44 et 45 devraient être remplacés par du nouveau matériel pour lequel un

investissement de 8 milliards devrait être consenti, par la mise en chantier de quatre-vingts nouveaux autorails diesel. Ils circuleraient sur l'Athus-Meuse et les lignes rurales.

Certains se demandent pourquoi faire circuler des autorails diesel nouveaux sous une caténaire en 25.000 volts ? Ne serait-il pas préférable d'y faire circuler des automotrices comme les 2000 luxembourgeoises dérivées de la version française Z2 ?

Création de relations nouvelles ?

Vu la modification de la démographie dans le sud de la province et principalement près de Virton, on se demande s'il ne faudrait pas instaurer des relations entre Virton et le Grand-Duché de Luxembourg.

Nombre de belges travaillent au Grand-Duché, tout comme le prix des terrains et de la construction fait fuir de nombreux luxembourgeois qui viennent habiter chez nous tout en travaillant chez eux.

Créer des relations Virton - Rodange, Athus - Arlon, Arlon - Virton tel est le but des responsables politiques et syndicaux de la région.

Bastogne c'est comme Capri

La ligne n'était plus rentable, elle n'était plus entretenue depuis longtemps, les horaires n'étaient plus adaptés et les clients de moins en moins nombreux : ils ont fermé la ligne en 1993 malgré les protestations.

Ils avaient bien mis des bus du TEC pour remplacer les trains, d'autres avaient manifesté contre la fermeture, puis pour une réouverture. Rien n'y fit.

La ligne est définitivement fermée. Le prochain plan IC-IR programmé pour 1998 va enterrer définitivement la ligne. Que fera-t-on du personnel de la gare de Bastogne occupé à délivrer des tickets de trains pour la ligne de bus Bastogne - Libramont ? Tenir une gare ouverte rien que pour vendre des tickets spéciaux ... c'est difficile à faire avaler !

La ligne sera-t-elle démantelée ou servira-t-elle de ligne-musée ? "Wait and see".

Saturation de la jonction Nord-Midi

La jonction Nord-Midi

Enfin créée en 1952, la "jonction" permet de relier le réseau "sud" au réseau "nord" sans passer par la ceinture de Bruxelles sursaturée.

Quarante ans plus tard, elle arrive également à saturation avec plus de 100.000 voyageurs / jour. Les responsables de la SNCB cherchent depuis longtemps des solutions !

La présence des nouveaux quartiers européens nécessite la recherche de solutions pour drainer les passagers qui y transitent journellement.

La station Schuman, qui dessert actuellement le quartier européen ne peut accueillir que 12.000 personnes/jour.

On propose le percement d'un nouveau tunnel sous la ville (un de plus) pour relier Schuman à la gare

Josaphat. Il serait ainsi possible d'y porter l'accueil de 12 à 24.000 personnes.

Deux sites pour le tunnel

Le premier quitte Schuman, passe sous l'avenue de Cortenberg, place Jeamblinne de Meux, Square Eugène Plasky, et rejoint Josaphat en passant par la station Meiser.

Le second quitte Schuman, passe dans les caves du "Berlaymont", sous l'avenue Brabançonne, crée une gare souterraine à la place Dailly, passe sous l'avenue Chazal pour rejoindre Josaphat. Ce tracé est plus direct mais nécessite de nombreuses expropriations dans les zones très peuplées de Schaerbeek.

Le festival vapeur à Trois-Ponts

Dans notre FFN n° 80, nous vous avons présenté succinctement, en page 22, deux photos, prises par l'un de nos membres, lors du festival vapeur en gare de Trois-Ponts, sans nous étendre plus avant sur le sujet.

Nous devons néanmoins donner notre opinion et répercuter les réflexions entendues auprès de participants à cette admirable journée.

Nous remercions vivement tous ceux, à quelque niveau que ce soit, qui se sont dévoués pour nous offrir un spectacle de qualité.

Réunir cinq machines à vapeur, quelle gageure !

Merci, messieurs, de Bruxelles, de Liège, de Trois-Ponts et d'ailleurs de nous avoir procuré cette joie. Merci d'avoir délivré les autorisations qui ont permis ce déploiement.

La gare était certes petite, la foule très nombreuse et les amateurs ont eu parfois du mal à pouvoir s'approcher de leurs chers "monstres".

Félicitations à la police de la SNCB qui a très bien oeuvré en assurant constamment la sécurité autour des convois réguliers qui n'arrêtaient pas de circuler, horaire oblige. Aucun incident n'a été à déplorer, c'était la fête du chemin de fer et des amateurs de chemin de fer.

Et tant pis si nous n'avons pas eu le plaisir de voir un alignement des 5 machines.

Quelle importance ! Et après tout, pourquoi vouloir à tout prix placer des machines côte à côte ? Le but était de réunir le matériel pour notre plus grand bonheur. Ce qui a été réalisé avec succès.

Merci Messieurs et que ce festival ne soit pas le dernier !!!

Thalys et Eurostar

Si vous désirez obtenir des informations sur Thalys, un numéro vert (gratuit) est à votre disposition (0800-95777).

Par contre, si vous devenez client (réservation ou paiement par carte de crédit), nous devez payer une communication de 6,05 f les 20 secondes... (0900-10177) car vous passez par "Eurosales".

Dans ces conditions, est-ce opportun de devenir client ? Les brochures Thalys, Eurostar et TGV sont disponibles dans les agences de voyages.

Le samedi, le Thalys 9320 (Bruxelles-Midi 09h57) est imprenable au départ de Charleroi.

Terrible expérience du samedi 28-10 où, après avoir tranquillement rangé votre voiture au parking SNCB, muni de votre billet vous vous apercevez

que l'horaire est changé et qu'en se renseignant, vous apprenez que le train arrive à Bruxelles-Midi en voie 21 ou 22 au moment où le Thalys part en voie 4 ! Alors, vous attrapez les chocottes, vous courez, sautez dans votre voiture pour rallier Bruxelles-Midi bien avant le train régulier (ou irrégulier ?)...ouf, merci la SNCB !

Charleroi - Paris (2.440 f A/R).

Le samedi soir le train Paris-Nord - Liège se vide brusquement à Maubeuge. Il restait 3 personnes dans la voiture après Jeumont dont un couple de hollandais qui devait rejoindre Maastricht : "si nous sommes à l'heure à Liège" leur a répondu d'expérience le chef-garde...

L'absence d'une série 40 SNCF ou d'une 18 SNCB se solde par un grave retour en arrière : le changement de locomotive à la frontière !

Arrêt prolongé garanti à Jeumont pour permutation de locomotive quand celle qui doit prendre le relais n'est pas là : bonjour les dégâts car la rame n'est plus chauffée... train n°333 du samedi matin 23 novembre idem au train retour n°339 terminus à Liège. Par contre, un "trois lattes" marrant sur le parcours belge du 339, (pince contrôle 821 sur mon billet).

Le 2 novembre dernier, lors d'un aller à Schiphol (aéroport d'Amsterdam) le Thalys n°9321 a roulé

comme un train de banlieue ! Est-ce sa vitesse habituelle sur cette ligne, je n'en sais rien. D'accord, il m'a conduit dans la gare située juste en dessous de l'aéroport. Mais si l'EC normal coûte moins cher et s'arrête aux mêmes endroits, il n'est pas nécessaire de faire les frais du Thalys, il n'est pas plus rapide.

Tiens, à propos, saviez-vous que la SNCF ne possède même pas l'équivalent d'Ari Disc pour ses horaires ? Etonnant non ? En retard d'une guerre alors. Aurions-nous innové dans le domaine ?

Claude Carpet

Une nouvelle gare pour Welkenraedt ?

C'est ce qu'annonce "Le Soir" du 30 octobre. Le ministre des transports a posé la première pierre d'un édifice qui accueillera 800 voyageurs / jour.

Ici aussi, il s'agit essentiellement de navetteurs qui s'égaient vers Aachen, Bruxelles, Liège, Verviers. Voici trente ans qu'ils attendent leur nouvelle gare.

Lors de l'électrification de la ligne Liège - Köln en 1964, Welkenraedt devenait "gare frontière" au détriment d'Herbesthal et recevait des locaux provisoires qu'il vaudrait mieux qualifier de "baraquements".

Au temps des TPJ (trains de permissionnaires journaliers) la gare d'Herbesthal était le signe de la rentrée au pays ou du catastrophique retour à la caserne.

La nouvelle gare de Welkenraedt accueillera non seulement les services de la SNCB mais également

ceux de la poste. Ni le ministère des finances ni la gendarmerie n'ont accepté de se joindre au projet final.

Le projet de construction a enfin été débloqué grâce à "La Poste" qui occupera une plus grande surface que prévu, réglant ainsi le problème de l'absence d'un troisième participant comme initialement prévu dans le projet de 1989.

Une centaine de millions seront investis dans le bâtiment pour 700m² au sol et trois niveaux.

Il n'est pas impossible que dans le projet de modernisation du site de la gare, la gendarmerie construise ses nouveaux locaux devant la nouvelle gare, sur un terrain actuellement propriété SNCB.

A terme, la centralisation de la signalisation se fera à Verviers en ce qui concerne le tronçon allant de Liège jusqu'à la frontière allemande.

Tamines craint pour sa tranquillité

Le projet de rouvrir la ligne 147 n'est pas nouveau et ce n'est ni la première ni la dernière vague qu'il soulève.

Les taminois ont peur pour la quiétude des riverains qui n'ont plus vu passer un convoi depuis plus de 25 ans !

La réouverture de la ligne signifierait la remise en place des passages à niveau, l'isolement de certains quartiers, l'élévation du niveau sonore près d'un hôte de repos, etc...

Ils préféreraient, à tout prendre, que la voie soit mise en tranchée sur deux kilomètres pour réduire les nuisances sonores, avec construction d'un pont et d'une passerelle pour briser l'isolement d'un quartier et éviter les bouchons dans une rue où passent 15.000 véhicules par jour.

Les habitants et les édiles communaux se demandent si ce sont des motifs techniques ou financiers qui créent le rejet de leur proposition.

Les motrices électriques de la SNCB au 01-01-96

Série	1.500 volts continu (1)	3.000 volts continu (2)	15.000 volts, 16 2/3 Hz (3)	25.000 volts 50Hz (4)	Puissance en kilowatts	Vitesse maximale en kilomètres / heure	Effectif	Services et caractéristiques
11.8	X	X			3.130	160	12	Belgique - Pays-Bas, rames réversibles Benelux
12		X		X	3.130	160	12	Belgique - région lilloise, aptes à la réversibilité avec voitures M4
15	X	X		X	2.620	160	5	Principalement Bruxelles - Paris et Liège - Paris
16	X	X	X	X	2.620	160	7	Principalement Oostende - Köln
18	X	X	X	X	4.320	180	6	Oostende - Köln, Paris - Köln via Bruxelles ou Namur
19		X		X	4.500	160	1	Belgique - région lilloise, apte à la réversibilité avec voitures M4
20		X			5.130	160	24	Belgique - Luxembourg
21		X			3.130	160	59	Service mixte général, couplables en unités multiples, aptes à la réversibilité avec les voitures M4 et M5
22		X			1.740	130	49	Service mixte général
23		X			1.740	130	83	Service mixte général, freinage par récupération d'énergie, couplables en unités multiples
25		X			1.740	130	14	Service mixte général, aptes à la réversibilité avec voitures M2
25.5	X	X			1.740	130	8	Belgique - Pays-Bas
26		X			2.246 (5) 2.470	130	34	Service mixte général, couplables en unités multiples
27		X			4.150	160	60	Service mixte général, couplables en unités multiples, aptes à la réversibilité avec voitures M4 et M5
28		X			1.620	130	2	Transfert de rames entre Bruxelles-Midi et Forest

(1) Tension aux Pays-Bas et sur les réseaux Sud-Est et Sud-Ouest français.

(2) Tension en Belgique et sur la ligne Arlon - Luxembourg.

(3) Tension en Allemagne, Suisse et Autriche.

(4) Tension sur les réseaux Nord et Est en France et sur les lignes à grande vitesse TGV et Eurostar.

(5) Les locomotives 2601 à 2605 ont une puissance de 2.246 kW, les autres ont été portées à 2.470 kW.

Les locomotives des séries 11.8, 12, 21, 27 ont un "air de famille" malgré quelques différences.

La peinture de la 11.8 est orientée en fonction du service Benelux qu'elles assurent.

Un article (à suivre) pour la transformation d'une 11, d'une 21 ou d'une 27 en série 12 est décrite dans "Le Journal du Chemin de Fer" n°97 de novembre 1996, page 54 à 57.

On ne peut que féliciter son auteur (Bert Ossevoort) pour sa description dont on attend la suite.

Cher Ger Moes, pour une meilleure compréhension du texte, la traduction aurait besoin d'un bon coup de correction au niveau de la syntaxe française... Peut-être trouverez-vous parmi la rédaction de Ferro Flash Namur les collaborateurs indispensables.

Un kit d'amélioration est proposé par Jocadis pour réaliser correctement la toiture de la série 12.

La nouvelle motrice série 13

Elle va remplacer à terme les 140 locomotives électriques des séries 22, 23, 25 et 26 qui arrivent "en fin de carrière".

Les 22 et 23 auront ou dépassent les quarante ans, l'âge de la retraite a sonné. Elles ont fait leur temps, leur technologie est dépassée, leur puissance et leur vitesse trop faibles. Elles ne correspondent plus aux besoins futurs de la traction des convois.

La série 25 est une émanation de la 23. D'autre part, la série 26 pose de plus en plus de problèmes au coût élevé en réparations. Tout cela a incité les responsables de la SNCB à prendre la décision de moderniser le parc pour faire face à la concurrence étrangère.

Certains tronçons belges frontaliers : Gouvy - Luxembourg, bientôt l'Athus-Meuse, les relations vers Paris, vers Lille, Lille-Europe, Calais, Metz sont électrifiés en 25.000 volts.

Il devenait indispensable d'obtenir une motrice bicourant performante et convenant pour tous les services.

Le constructeur ACEC-Transport, filiale du groupe GEC-Alsthom sera aidée dans sa réalisation par BN - Bombardier Eurorail.

La concrétisation de la commande de 80 locomotives auprès d'ACEC-Transport se répartira

en 60 machines de la série 13 pour la SNCB et 20 machines pour les CFL. Ces derniers possèdent un réseau ferroviaire entièrement électrifié dont la majorité est en 25.000 volts.

Seul le tronçon Arlon - Luxembourg est en 3.000 continu.

Comme disent les luxembourgeois, "nous sommes bien obligés de tout accepter".

Une motorisation différente

La nouvelle série 13 de type BB sera équipée de nouveaux moteurs asynchrones à puissance et vitesse élevées pour un plus faible encombrement. Ces moteurs équipent les Eurostar, le Thalys et le nouveau matériel français et allemand.

Nos nouvelles automotrices "AM1996" qui ressembleront aux nouvelles voitures I11 seront équipée des mêmes moteurs.

Ils sont alimentés en courant triphasé alternatif généré par un transformateur embarqué. Ils ne comportent plus de balais : le champ tournant induit par le stator entraîne le rotor, qui, lui-même, entraîne la transmission vers les roues.

L'emploi de cette technologie a été rendu possible par les énormes progrès réalisés dans l'électronique de puissance. Elle pourra résoudre les données liées au monde ferroviaire : variations de vitesse, de la charge, de l'effort de traction, etc.

Développant une puissance de 5.000 kW (environ 6.700 chevaux), elles seront presque aussi puissantes que notre série 20, mais seront aptes à rouler à 200 km/h.

Economies obligent, le freinage s'effectuera par récupération d'électricité et renvoi dans la caténaire les moteurs jouant alors le rôle d'alternateurs.

Carrosserie

Notre série 13 aura-t-elle l'aspect de la série française BB 36000, sera-t-elle belge dans la suite des 21, 27 ou aura-t-elle un nouvel aspect ?

Nous serons bientôt fixés à ce sujet.

Ces locomotives circuleront (entre-autres) sur l'Athus-Meuse à la traction de convoi de marchandises sur l'axe "Nord-Sud" d'Antwerpen vers la France ou seront accouplées aux nouvelles voitures I11. Elles seront couplables en unités multiples, la première télécommandant le fonctionnement de la seconde.

Les nouvelles voitures I 11

Elles ont fait leur apparition cette année sur le réseau national pour la plus grande joie des utilisateurs. Superconfort, bas niveau sonore, climatisation bien étudiée, coloris agréables, les nouvelles I 11 recueillent le succès.

Certaines doivent être équipées de postes de conduite pour les rames réversibles (liaison Charleroi - Antwerpen).

Ces voitures pilotes seront du type BDx, la rame sera accouplée aux nouvelles motrices de la série 13 pour former un ensemble.

La nouvelle gare d'Ottignies pour 1998 !

Troisième gare en importance en Wallonie pour le nombre de voyageurs (après Namur et Liège), la gare d'Ottignies accueille 15.000 passagers / jour !

Il était plus que temps de la remplacer. Devenue trop petite pour la quantité de voyageurs, envahie par la mérule, la petite gare construite en 1884 avait fait son temps.

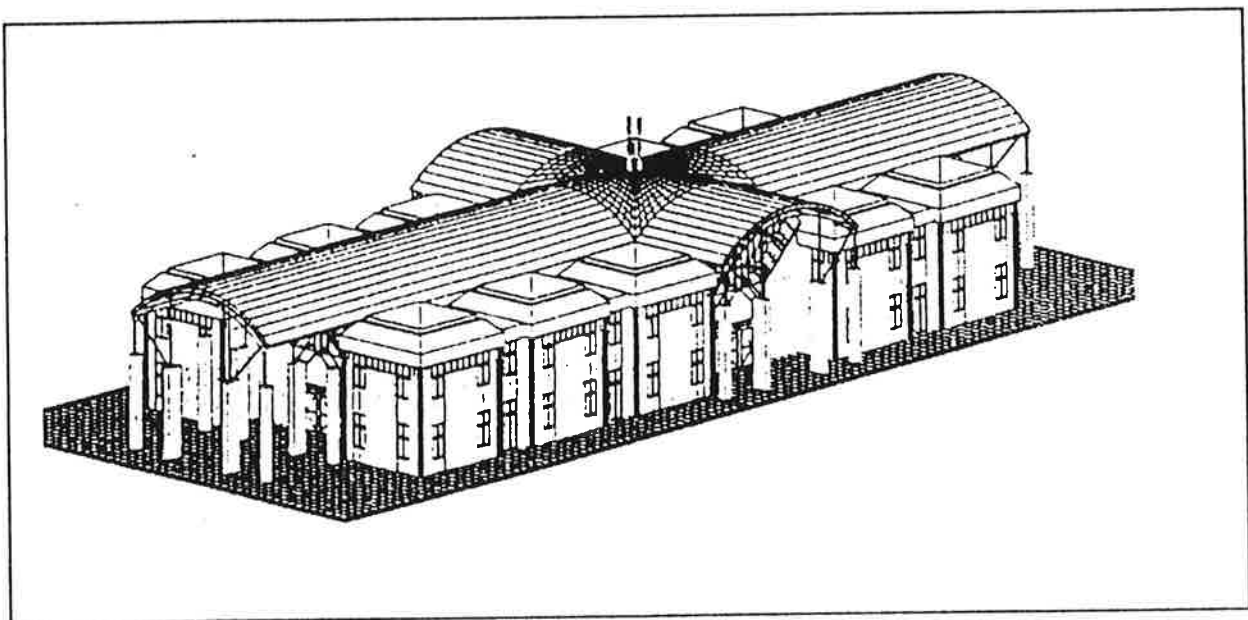
Nous avons déjà parlé dans nos colonnes du projet de la nouvelle gare ultramoderne qui va enfin être construite pour le plus grand bonheur des navetteurs. Il faut savoir que 25.000 billets internationaux y sont délivrés chaque année. Mais, malgré ces performances, elle est sous la tutelle de la gare de Namur.

Un immeuble de verre devait être érigé pour un montant initial de 400 millions à charge de la SNCB.

Il devait recevoir les 20.000 passagers / jour prévus dans les études démographiques de la région. Vu la conjoncture, il a été décidé de construire un bâtiment plus modeste évalué à une centaine de millions. Il ne sera pas plus grand que la gare actuelle et construit sur le même emplacement.

La façade actuelle, qui n'a pas été classée, ne sera pas conservée. La maquette de la nouvelle gare a été présentée à la presse et à la forme d'une croix latine : locaux techniques au sous-sol, salle des pas-perdus au rez-de-chaussée, accès couverts vers les quais, bureaux et cafétéria aux extrémités. *(dessin ci-dessous extrait du journal "Le Soir")*

La démolition de la gare actuelle a commencé. La nouvelle devrait être terminée en 360 jours ouvrables. Ce qui suppose une inauguration pour 1998. Les navetteurs se contenteront de locaux provisoires d'ici là.



Privatisation

Le ministère mexicain des communications a lancé la privatisation du plus beau de ses réseaux : les 4.000 kilomètres du Ferrocarril del Noreste. Vingt pour cent resteront au gouvernement fédéral. Quelque 85 candidats se seraient déjà manifestés pour racheter les 80% restants.

En Hollande, c'est par le petit bout que les NS entament la privatisation de certaines de leurs activités : "Lovers", déjà propriétaire de bateaux-mouches à Amsterdam, vient en effet de se porter acquéreur d'une ligne vers les plages d'Ijmuiden, désaffectée depuis 1983.

Les trains de "Loversrail" roulent en été, quatre fois par jour, et, raison de notre article, emmènent leurs voyageurs dans des rames de première classe datant de 1958 (*) et... rachetées à la SNCB ! De quoi rappeler nos (modestes) Dinant - Givet du CFV3V.

J.P. Lobet.

(*) NDLR : Il s'agit de voitures M2 repeintes en bleu clair. Voir le "Journal du Chemin de Fer" n°97, pages 30 et 31.

Trains - bus en Wallonie : retour aux sources

Que de temps perdu !

Souvenez-vous : les bus de substitution marqués d'un grand "B" avant d'être repris par la SNCV, remplacèrent les derniers TT disparaissant de liaisons moins rentables. Non seulement les bus verts assuraient la correspondance avec les (plus) grandes lignes, mais ils transportaient les colis SNCB, il assuraient le factage et enlevaient les caisses des gares encore desservies pour le transport de marchandises.

Puis, l'évolution (sic) aidant, il y eut la reprise par la SNCV et le TEC et des lignes de moins en moins en correspondance avec les trains, parfois lui faisant concurrence, parfois le complétant mieux.

Pensons, par exemple, à ces gares de la ligne de l'Amblève (42), loin des crêtes et de leurs villages. La régionalisation des Vicinaux en TEC et DE LIJN eut quelques effets pervers : nouvelle administration et nouveaux cadres surtout.

Aujourd'hui, les moyens financiers se réduisant, le retour au raisonnable semble amorcé : recherche d'une nouvelle clientèle, avec les lignes rapides (Namur - Couvin pour premier exemple). Il y a aussi cette volonté de complémentarité entre les modes de transport; l'article paru dans FFN 79 est explicite à ce sujet.

Il y a ailleurs cette même recherche de répondre à des besoins plus particuliers : ces mini bus communaux dans des régions rurales ou ce service pour personnes handicapées.

Puisse cette régionalisation de la SNCB qui s'esquisse hélas à l'horizon communautaire, ne pas faire ressortir de vieux démons... ceux qui oublient que, au-delà des structures administratives et des équipements, ce qui motive l'efficacité d'un moyen de transport, c'est tout simplement le client !

J.P. Lobet.

Les dunes de Tottori

Au Japon, les dunes de Tottori sont un but de voyage fort prisé et il n'est pas étonnant que les Japonais les choisissent pour un de ces trains... du mystère. Le public amateur de ce type de voyages est vingt fois plus nombreux que les places disponibles. Il est d'ailleurs tiré au sort. Il s'agit d'une des nombreuses activités choisie par les chemins de fers publics japonais pour diminuer son déficit d'exploitation qui serait de 155%.

Dans les dunes de Tottori, un des 100 romans de Kyotaru Nishimira, (l'un des quatre traduits en français), vous serez plongés dans ce monde de modélistes et d'amateurs du rail japonais. Car l'un d'eux a fait disparaître un de ces trains mystères, sa rame de 12 wagons et ses 400 passagers. Sur 252 pages, l'auteur nous donne de plausibles raisons d'y croire.

"Les dunes de Tottori", éditions du Seuil 1992.

J.P. Lobet

Telle le phénix, la 1.002 renaît de ses cendres...

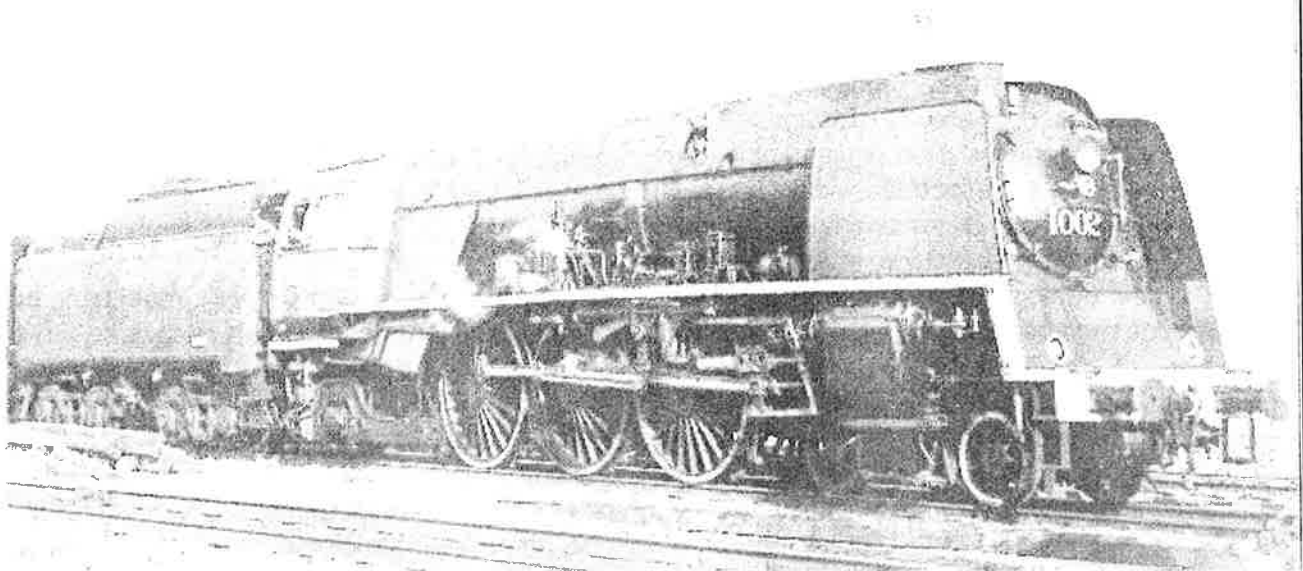
Tombée en panne lors d'un voyage à destination d'Haine-Saint-Pierre, lors d'une journée portes ouvertes du mois d'août, notre 29.013 ne pouvait, le dimanche 13 octobre 96, tracter un train spécial à destination d'Eeklo à l'occasion des 10 ans du Stroomcentrum de Maldegem.

Aussi, la 26.001 du PFT fut prévue pour la remplacer. Entre-temps, la SNCB avait décidé de remettre en marche sa 1.002 qui n'était plus apparue sur les rails belges depuis septembre 1991.

Après avoir été expédiée à C.W. Mechelen pour subir un examen et les réparations qui s'imposent, la 1.002 fut prête le 13 octobre pour remorquer le train spécial. Le voyage fut parfaitement bien organisé.

Après une absence de 5 ans, la 1.002 se comporta très correctement. C'est avec plaisir que nous la retrouverons le 21 décembre à Ath (voir encadré page 4).

Nous vous la présentons en gare de Gent-Sint-Pieters (photo J.P. Van Hoof)



N'oubliez pas de verser votre cotisation 1997

La cotisation pour 1997 n'a pas été modifiée, voici des années que les mêmes chiffres ont la vie dure...

Le montant de celle-ci est indiqué en page 2 de couverture.

FFN 80, 1996-5, page 5 "Amélioration de la motrice série 20"

Jean Dubuffet précise

Il y a : "une double traction de 20 est interdite, mais elles peuvent être aperçues en unité multiple avec une 23, une 26 ou une 55".

Il me faut apporter des précisions quant à l'emploi des termes "double traction" et "unité multiple" pour une bonne compréhension de tous.

Pour rappel, le livret HLT fascicule 4, article 2.1. définit les deux termes.

L'effort moteur dans un train peut être développé :

- en double traction (DT), par deux locomotives en tête ou en queue, desservies chacune par un conducteur.
- en unité multiple (UM), par deux locomotives en tête ou en queue, desservies par un seul conducteur.

Il en résulte que l'unité multiple est impossible entre locomotives série 20 (absence de câblots) ou une locomotive série 20 et les locomotives des séries 23 et 26; encore moins avec les diesels de la série 55.

La double traction est possible avec toutes les locomotives diesels, par contre, en traction électrique certaines restrictions sont imposées suivant la série de locomotives.

L'unité multiple n'est possible qu'entre deux motrices 23 ou 26 pour les locomotives équipées du système JH (Jeumont-Heidman) et entre deux 21 ou 27 pour les locomotives équipées de hacheurs à thyristors.

L'unité multiple est impossible entre locomotives à JH et les locomotives à hacheurs.

La double traction avec deux motrices de la série 20 n'est interdite que pour les trains de voyageurs, mais autorisée pour les convois de marchandises à condition d'éliminer un hacheur sur chaque 20 et de placer les 6 moteurs de traction sur le hacheur en service.

Cette possibilité n'est autorisée que sur les lignes 26 - 161 - 162 (de Vilvoorde à Arlon), 139 (Leuven-Ottignies), 144 - 130 (Gembloux - Jemeppe/s/ Sambre - Namur).

La double traction (D.T.) d'une motrice de la série 20 avec une locomotive à JH entraîne des restrictions de couplage sur la locomotive à JH.

La D.T. d'une locomotive de la série 20 avec une des séries 21 ou 27 oblige à éliminer un hacheur sur la locomotive 20 et d'utiliser soit le couplage 'un hacheur + 3 moteurs' pour les HKV, soit 'un hacheur + 6 moteurs' pour les trains de marchandises (HKM). Des mesures de restrictions sont aussi à prendre sur la deuxième locomotive si celle-ci est une 27.

D'autres restrictions sont encore d'application s'il s'agit de locomotives polytensions.

Ces restrictions sont nécessaires pour une question de circuit de signalisation et pour une limitation du courant capté à la caténaire (maximum 2.400 Ampères).

Pour information complémentaire : le cylindre panto n'est pas le moteur du pantographe. La levée d'un panto s'effectue mécaniquement au moyen des deux ressorts élévateurs. Ils sont visibles sur la photo de la page 6.

L'abaissement s'effectue mécaniquement au moyen d'un ressort abaisseur se trouvant dans le cylindre panto.

Le cylindre panto et son piston ont pour mission d'annuler l'action du ressort abaisseur dont la force est supérieure à celle des ressorts élévateurs.

La rupture du ressort abaisseur rend impossible l'abaissement du pantographe, d'où l'obligation de toujours vérifier visuellement que le panto a bien quitté la caténaire avant de manoeuvrer le dispositif de mise à la terre de l'ensemble de la locomotive.

Page 7, légende de la photo

Il y a : le boîtier destiné à l'utilisation en unité multiple.
Il faut : le boîtier destiné à l'utilisation en double traction.

Remarques :

Si la radio est montée sur la motrice 20, il faut placer un câblot sur le milieu de la face avant de la machine. Celui-ci est destiné à la liaison radio sol-train avec les voitures.

Ce câblot permet au chef de train de se mettre en rapport avec le dispatching ou vice-versa, via la radio sol-train de la locomotive.

Cette liaison est principalement utilisée avec les trains internationaux et à l'avenir avec toutes les voitures modernes.

Attention, pour les volants du frein à main, l'un est jaune, l'autre est noir.

Jean Dubuffet.

FFN 79, 1996-4, page 20 :
"les locomotives à vapeur de la SNCB"

Maurice Hennequin nous propose :

Je crois cependant opportun de documenter plus spécialement le tableau de l'effectif des type 10 tel que publié dans le n°79, 1996-4 et en particulier la remarque de la page 20. Celle-ci concerne les réparations de locomotives type 10 faites en Allemagne au titre des "réparations de guerre 1914-1918".

En ce qui concerne les type 10, sur un total de 15 locomotives recensées en Allemagne par la C.I.R.M. après 1918 :

- 8 furent réparées entre mai 1925 et fin 1926 par les ateliers de Vulcan Werke à Hamburg. Il s'agit des locomotives 4555, 4547, 4546, 4528, 4516, 4538, 4503, 4510.
- 7 locomotives furent transformées par la même firme à l'imitation de la 4505 livrée en décembre 1925 en Belgique. Ces transformations eurent lieu entre avril 26 et février 27 sur les locomotives : 4526, 4511, 4518, 4522, 4501, 4534, 4520.

Au même moment se poursuivaient dans les arsenaux belges la transformation des locomotives stationnées en Belgique (34 machines), la plupart revenues de France après l'armistice.

Ces transformations entamées avec la 4512 en octobre 23 (transformation incomplète) se terminèrent en juin 1930 par la 4531.

Le sort de la type 10 n°4533 reste non élucidé. En effet, cette locomotive rapatriée de France disparaît de l'effectif en 1924 sans avoir subi de transformation.

Malgré les recherches de Messieurs Huysman, Havelange et d'autres, il n'a jamais été possible de trouver les motifs de son déclassement alors qu'elle faisait partie de l'effectif de la remise d'Arlon en 1922 / 1923.

Mon hypothèse a été fréquemment avancée : essai avorté de conversion de cette locomotive en 240 ou 241 (origine du type 14 primitif) ou en 141.

Tout témoignage serait reçu avec reconnaissance!
NDLR : Voir à ce sujet les pages *rétro-rail*.

FFN 80, page 19

Légende de la photo

Il y a : photo B. Dedoncker

Il faut : photo SNCB, collection Phil Dambly.

FFN 80, page 24

Affectation des 6 locomotives type 12, 6^{ème} ligne

Il y a : au service-locomotives du 8 octobre 1935

Il faut : au service-locomotives du 8 octobre 1939.

FFN 80, page 18

40 ans de traction électrique entre Bruxelles et Luxembourg.

11^{ème} ligne, 2^{ème} colonne :

Il y a : c'était cela l'arcade, un grand portique...

Il faut : c'était cela l'estacade, un grand portique...

Mea culpa de la rédaction de FFN car l'article de l'Avenir du Luxembourg indiquait bien "estacade". Monsieur Jean Lieffrig, à qui nous avons envoyé un exemplaire de notre revue et qui nous remercie de lui avoir rappelé tant de souvenirs, s'était étonné du terme "arcade" pour désigner le lieu où l'on procédait au chargement du charbon dans le tender des locomotives.

Ce terme "arcade" n'avait pas échappé non plus à l'oeil vigilant de notre ami Jean Dubuffet qui nous donne ci-après une définition du terme "estacade":
"L'estacade était, suivant le type, une plate-forme sur laquelle circulait les bennes de charbon (menu, criblé et briquettes). L'estacade pouvait être complétée de silos contenant le charbon menu (100 à 300 tonnes suivant le type), les bennes de criblé et de briquettes étant sur la plate forme. La montée des bennes s'effectue au moyen de monte-charges (cas de Ronet où il y avait trois silos).

Les méthodes de chargement étaient très différentes suivant les remises, allant du chargement à la main au moyen de paniers jusqu'aux installations modernes comme Ronet, en passant par la grue à vapeur, la grue électrique ou le portique de chargement.

Le système à silos permettait, avec un doseur de 500 kilos, un débit de 2 tonnes à la minute d'où une grande rapidité de chargement des tenders."

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 4-6-4 T type 13 de 1913

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique
étaient dénommées "Baltic")

De la création de la SNCB en septembre 1926
au dernières mises hors-écritures en 1931.

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 1 pages 239 à 240),
et les caractéristiques (tome 2 page 327).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :		Nombre de locomotives			
	FCV	FNSD	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	-	-	0	0	0	2
02-10-26	-	-	0	0	0	2
01-02-27	-	-	0	0	0	2
15-05-27	1	-	1	1	2	2
02-10-27	1	-	1	1	2	2
01-02-28	-	-	0	0	0	2
15-05-28	-	-	0	0	0	2
07-10-28	-	-	0	0	0	2
01-02-29	-	1	1	1	2	2
15-05-29	-	1	1	1	2	2
06-10-29	-	1	1	1	2	2
03-02-30	-	1	1	1	2	2
15-05-30	-	1	1	1	2	2
05-10-30	-	1	1	1	2	2
02-02-31	-	-	0	0	0	2

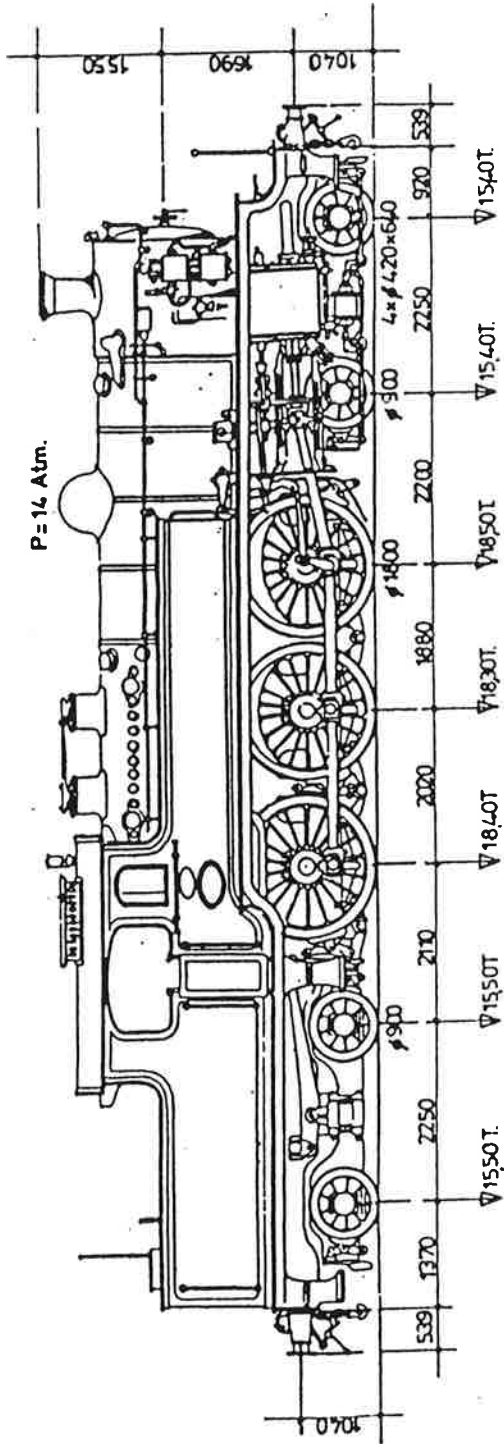
Abréviations télégraphiques utilisées :

FCV = Berchem
FNSD = Antwerpen-Zuid

Remarque : 4-6-4 Baltic ou Hudson ?

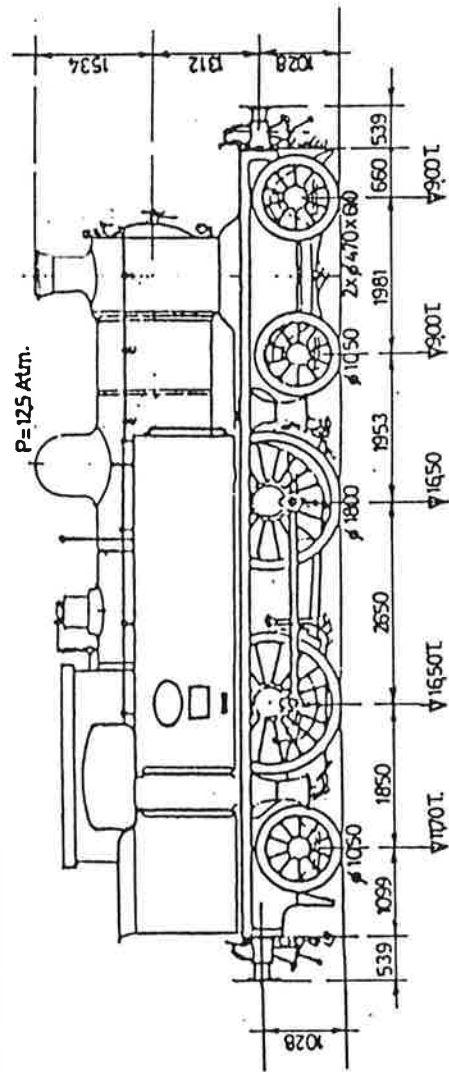
Sont dénommées "Baltic" les locomotives comportant un bogie à l'arrière.

Sont par contre dénommées "Hudson" les locomotives pourvues à l'arrière d'un bissel à deux essieux.



Etat. Type 13, série 4701-4702. Tubize, 1913-1914.
4 cylindres égaux, surchauffe.

Dessins J. Van Lierde.



Etat. Type 15 à foyer profond (Type 14 en 1925); série de 1901.

La 4-4-2 T type 14 de 1900

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Atlantic")

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940.

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 186 à 188),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 331).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :														Nombre de locomotives			
	FRST	FMS	FDN	FTM	FTY	FGH	ATH	FLS	FKR	FC	FTL	FHS	FY	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	2	-	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	2	11	33
02-10-26	2	-	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	2	11	33
01-02-27	1	-	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	2	10	33
15-05-27	1	-	3	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	2	10	33
02-10-27	1	-	3	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	11	2	13	33
01-02-28	-	-	3	3	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	9	2	11	33
15-05-28	-	-	2	3	2	2	5	-	-	-	-	-	-	-	14	3	17	33
07-10-28	-	-	2	2	2	2	5	-	-	-	-	-	-	-	13	3	16	33
01-02-29	-	-	3	2	2	2	5	1	-	-	-	-	-	-	15	3	18	33
15-05-29	-	-	2	2	2	2	5	1	-	-	-	-	-	-	14	3	17	33
06-10-29	-	-	2	2	2	2	5	1	-	-	-	-	-	-	14	3	17	33
03-02-30	-	-	2	2	2	2	5	-	-	-	-	-	-	-	13	3	16	33
15-05-30	-	-	2	2	2	5	5	-	-	-	-	-	-	-	16	3	19	33
05-10-30	-	-	1	2	2	4	5	-	-	-	-	-	-	-	14	3	17	33
02-02-31	-	-	2	2	2	5	5	-	1	-	-	-	-	-	17	3	20	33
15-05-31	-	-	2	2	2	5	5	-	-	-	-	-	-	-	16	3	19	33
04-10-31	-	-	1	2	2	4	5	-	-	1	-	-	-	-	15	3	18	33
01-02-32	-	-	1	2	2	4	5	-	1	2	-	-	-	-	17	3	20	33
22-05-32	-	-	1	2	2	4	4	-	1	5	-	-	-	-	19	4	23	33
02-10-32	-	-	1	2	2	-	-	-	1	6	-	-	-	-	12	2	14	33
05-02-33	-	-	1	2	2	-	-	-	-	7	-	-	-	-	12	2	14	33
15-05-33	-	-	3	-	2	-	-	-	4	7	-	-	-	-	16	3	19	33
08-10-33	-	-	3	-	6	-	-	-	-	7	-	-	-	-	16	3	19	33
04-02-34	3	-	2	-	6	-	-	-	-	9	1	-	-	-	21	4	25	33
15-05-34	3	-	1	-	6	-	-	-	-	8	1	-	-	-	19	4	23	33
07-10-34	5	-	1	-	6	-	-	-	-	8	-	-	-	-	20	4	24	33
03-02-35	8	-	-	-	6	-	-	-	-	8	-	-	-	-	22	4	26	33
15-05-35	8	-	-	-	4	-	-	-	-	8	-	-	-	-	20	4	24	33
06-10-35	8	-	1	-	4	-	-	-	-	8	-	-	-	-	21	4	25	33

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :														Nombre de locomotives			
	FRST	FMS	FDN	FTM	FTY	FGH	ATH	FLS	FKR	FC	FTL	FHS	FY	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
02-02-36	8	-	1	-	4	-	-	-	-	8	-	-	-	-	21	4	25	33
15-05-36	8	-	-	-	4	-	-	-	-	9	-	-	-	-	21	4	25	33
04-10-36	8	-	-	-	4	-	-	-	-	9	-	-	-	-	21	4	25	33
01-02-37	5	-	-	-	4	-	-	-	-	9	-	2	-	-	20	4	24	33
22-05-37	4	-	-	-	4	-	-	-	-	9	-	3	-	-	20	4	24	33
03-10-37	4	-	-	-	4	-	-	-	-	9	-	4	-	-	21	4	25	33
01-02-38	4	-	-	-	4	-	-	-	-	10	-	4	-	-	22	4	26	33
15-05-38	4	-	-	-	5	-	-	-	-	10	-	3	-	-	22	4	26	33
02-10-38	5	-	-	-	5	-	-	-	-	10	-	4	-	-	24	5	29	33
16-04-39	-	-	-	-	5	-	-	-	1	10	-	4	-	-	20	4	24	33
08-10-39	-	-	-	-	5	-	-	-	2	10	-	4	3	1	25	5	30	32
15-03-40	-	-	-	-	4	-	-	-	-	8	-	4	1	2	19	4	23	32

Abréviations télégraphiques utilisées :

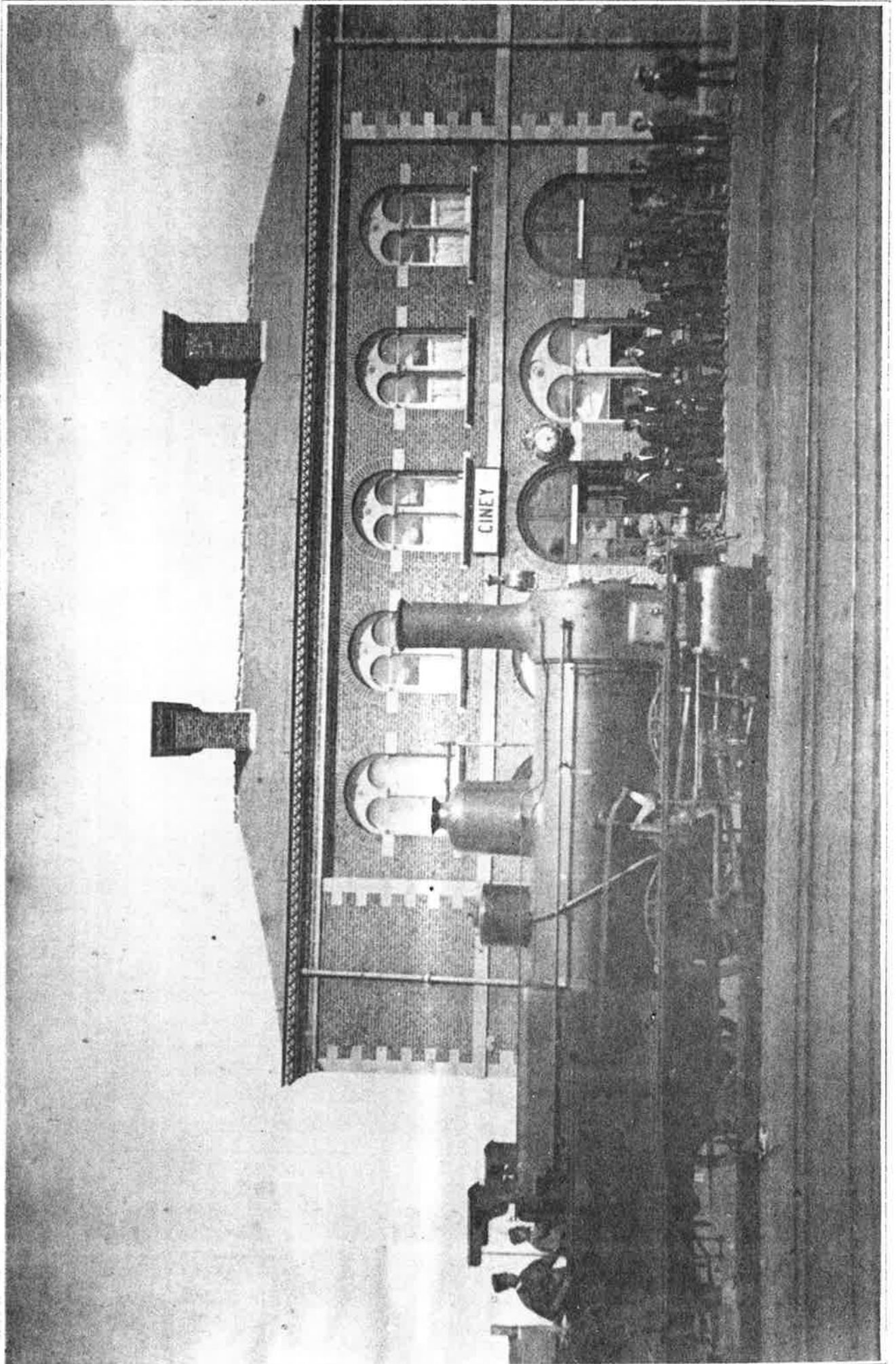
FRST	=	Aarschot
FMS	=	Mons
FDN	=	Oudenaarde
FTM	=	Tamines
FTY	=	Tournai
FGH	=	Saint-Ghislain
ATH	=	Ath
FLS	=	Aalst
FKR	=	Merelbeke
FC	=	Kortrijk
FTL	=	Tienen
FHS	=	Hasselt
FY	=	leper
FSD	=	Oostende

La 0-6-0 T type 11 de 1888
(FFN 79, page 23)
au livret du 08-10-39
remise d'Oostende (FSD)

Il y a : 1 service, il faut 3 services.
Par conséquent, au 08-10-39
- nombre de locomotives en service : 13 au lieu de 11,
- entretien 20% : 3 au lieu de 2,
- nécessaires : 16 au lieu de 13.

Légende de la photo de la page 23 :

*Locomotive "Tubize à marchandises",
construite en 1869-1870 par la Société
Générale d'Exploitation pour elle-même et
reprise par l'Etat comme type 34, n°480 à
499. Elle a été utilisée sur la ligne du
Luxembourg jusqu'en 1883. Photo de la
n°488 prise en gare de Ciney entre 1873 et
1880, postérieurement à la reprise de la
Grande Compagnie du Luxembourg par
l'Etat Belge en 1873.
L'horloge est déjà du type "Etat Belge"
(photo collection M. Clérin)*



**"Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés"
(précisions à ajouter aux FFN 70, 71 et 75)**

Type de locomotive	FFN n°	Pages	Remises	Utilisation aux services-locomotives			
				Il y a		Il faut	
				Du	Au	Du	Au
14	71	10	St.Ghislain	-	-	02-10-27	22-05-32
	75	20	Aarschot	15-05-26	02-10-27	15-05-26	02-10-27
				-	-	04-02-34	02-10-38
		22	Tienen	-	-	04-02-34	15-03-34
15	70	18	Virton-St-Mard	15-05-26	06-10-29	15-05-26	15-05-27
				-	-	01-02-28	06-10-29
	71	9	Tournai	-	-	15-05-27	15-05-33
	75	20	Aarschot	04-02-34	-	-	-
				07-10-34	02-10-38	-	-
		22	Tienen	04-02-34	15-05-34	-	-
	22	Leuven	05-02-33	08-10-33	05-02-33	-	
			-	-	08-10-33	-	
16	75	20	Aarschot	15-05-34	-	15-05-34	07-10-34
				01-02-37	15-03-40	01-02-37	15-03-40

Réparations et livraison de matériel roulant et fixe de l'Etat Belge faites par le Reich au titre des réparations de guerre 1914 - 1918.

Préliminaire

Les réparations et fournitures dont les dossiers ont été retrouvés intacts dans les archives de la "Commission Alliée des Réparations" ont eu lieu au cours des Années 1925 et 1926.

Elles s'inscrivent dans le cadre de l'accord de substitution belgo-allemand du 6.9.1924 portant sur l'application de l'art.238 du Traité de Versailles, ainsi que de l'accord complémentaire d'Aix-la-Chapelle du 19.9.1924.

La procédure des opérations, qui concernaient autant les réparations de matériel ferroviaire que de fourniture de matières premières ou de matériel divers à des firmes privées belges ou à des administrations officielles, était extrêmement complexe. Elle devait recevoir l'agrément non seulement des autorités belges (un service du Ministère des Finances belge était installé à Aix) mais aussi des autorités alliées à Paris et du Gouvernement allemand (Weimar).

L'arbitrage d'un observateur américain (American Citizen) devait jouer dans certains cas complexes.

Le paiement de ces opérations ou fournitures était imputé sur un quota global d'indemnités de réparations fixé par les Alliés et préfinancé par les Américains (Plan Dawes & Young).

Les dossiers consultés (période de fin 1924 à début 1926) nous révèlent des réparations de matériel roulant (locomotives ou voitures de voyageurs) ou des fournitures de matériel neuf, telle la livraison avortée des automotrices Hawa.

Il n'a pas été possible, faute de temps, de poursuivre l'examen fastidieux de milliers de dossiers postérieurs à janvier 1926, ce qui permettrait d'achever l'inventaire exhaustif des locos réparées dans le cadre de ces conventions.

Il est fort vraisemblable que toutes les locos à réparer dont la nomenclature suit se trouvaient en

Allemagne au moment de la passation des commandes et cela depuis l'Armistice.

Ces locos ont subi -les documents en font foi- des réparations en Allemagne depuis 1923 et cela suivant des normes allemandes, ne correspondant pas aux normes belges. Elles y auraient donc roulé depuis la fin de la guerre.

Pour deux types 23, il est fait usage des n° de guerre allemands qui confirment si nécessaire une présence ininterrompue depuis 1918.

Les tableaux qui suivent donnent pour chaque commande le délai de livraison, le coût des réparations en Marks-Or (+/- 470 FB = 100 Marks-Or), ainsi que l'échelonnement des paiements des acomptes (imputés sur les quotas).

En règle générale, le paiement avait lieu :

- 1/3 après la ratification de l'accord,
- 1/3 après achèvement de 50% des travaux,
- 1/3 après réception de la loco.

ce dernier délai étant parfois ventilé en 1/6 après réception à l'usine et 1/6 à l'arrivée en douane belgo-allemande.

Il faut cependant déplorer que la nature même des réparations ne soit pas donnée mais les prix élevés donnent une idée de l'importance variable de celles-ci.

La ventilation connue des paiements correspond aux livraisons franco-frontière de locos réparées.

Décomposition des dossiers de réparation.

Dossier BT 7 (27 janvier 1925), enregistré par la Commission des réparations sous le n° 40/83, le 6 mars 1925.

Réparation de 7 type 51 par la firme Heine u. Hollander à Elze-Hannover.

NB : On remarquera l'existence de 2 x 2 n° (96 / 412 et 202 / 245).

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
175	6980	14	04-25
96 / 412	8965	40	12-25
202 / 245	8760	18	06-25
172	7960	28	09-25
75	8285	20	07-25
490	8235	32	10-25
107	7900	45	02-26

Sur ces quatre n°, deux subsistent dans les effectifs ultérieurs : 245 (5154) et 412 (5185), les locos portant les 2 autres n° (96 et 202) sont réputées détruites ou perdues pendant la guerre. Il est vraisemblable qu'avec des éléments de deux locos (chaudière / châssis / foyer, etc.) la firme allemande ait reconstitué une loco. Seuls les Carnets Historiques des 5154 & 5185 nous en auraient appris plus !

Dossier BT 8 (27 janvier 1925), enregistré sous le n° 40/84 du 6 mars 1925.

Réparation de 2 type 15 S par la firme Frerichswerk à Osterholz.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3944	12.000	4	04-25
3982	22.500	10	05-25

Dossier BT 9 (27 janvier 1925), enregistré sous le n° 40/85 du 6 mars 1925.

Réparation de 3 type 36 par firme G. Seebeck à Geestemunde.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
4383	13.000	8	04-25
4418	38.000	20	07-25
4453	57.000	30	10-25

Dossier BT 10, enregistré sous n° 40/86 du 6 mars 1925.

Réparation de 14 type 32 S par la firme Michelson à Minden i. W.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3747	6.670	4	04-25
4274	11.650	12	05-25
4282	8.100	12	05-25
3544	24.400	14	06-25
3786	14.600	16	06-25
4222	17.750	16	06-25
3500	23.400	24	08-25
4309	14.350	24	08-25
3731	15.200	20	07-25
3432	21.200	20	07-25
4267	21.300	20	07-25
3143	22.600	20	07-25
3741	24.400	32	10-25
3514	18.380	32	10-25

Dossier BT 11, enregistré sous n° 48/87 du 6 mars 1925.

Réparation de 6 type 23 par la firme Gebr. Propfe à Hildesheim.

Tableau page suivante.

Remarques

1. Seul ce dossier porte trace du n° attribué par la M.E.D. pendant la guerre 14-18. Encore y a-t-il une légère erreur de transcription pour la 568 qui était la 09076 et non la 09176. L'indication de la numérotation allemande prouve si nécessaire que les locos réparées sont récupérées sur le territoire allemand plus de 6 ans après la fin de la guerre.
2. Tout comme pour certains type 51, on constate l'existence de deux n° de locos pour une même loco réparée. Une commande ultérieure à la même firme

(cfr dossier BW 8) porte cependant sur la loco 3378 seule, laissant l'impression que la «canibalisation» de 3378 par 1042 ne se justifiait pas et que cette situation a été constatée en début de remise en état.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3396	9.865	6	04-25
4167	17.750	8	05-25
3721	20.760	24	08-25
3378 / 1042	22.575	28	09-25
09176 / 568	24.650	32	10-25
09016 / 1057	30.000	40	11-25

Dossier BT 12, enregistré sous n°40/88 du 6 mars 1925.

Réparation de 5 type 9 par Weser à Bremen.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
4059	3.200	4	04-25
4061	3.800	8	04-25
4058	11.000	12	05-25
4060	24.000	16	06-25
4003	27.000	18	06-25

Dossier BT 13, enregistré sous n°40/89 du 6 mars 1925.

Réparation de 10 type 10 par Vulcan Werke à Hamburg.

Il est clair qu'en cours de réparation l'Etat Belge a convenu avec Vulcan de procéder à la première transformation profonde entamée en Belgique avec 4512. Cette décision qui s'applique à 4526 et 4511 entraîne une prolongation de 20 semaines du délai de livraison initial. Les 5 autres locos type 10, réparées ultérieurement en Allemagne et dont le dossier n'a pas été retrouvé jusqu'à présent, subiront toutes la T 1 (première transformation) en Allemagne.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
4555	27.900	12	05-25
4547	42.700	16	06-25
4546	56.800	20	07-25
4528	61.400	32	10-25
4516	63.400	44	01-26
4538	61.500	24	08-25
4503	61.600	28	09-25
4526	62.900	40 porté à 60	04-26
4510	62.100	36	11-25
4511	63.800	48 porté à 68	06-26

Dossier BT 14, enregistré sous n°40/90 du 6 mars 1925.

Réparation de 8 type 23 par Niederrheinische Maschinenfabrik à Duisburg Neiderich.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3702	28.500	20	07-25
4117	28.500	20	07-25
4195	30.000	30	10-25
4194	30.000	30	10-25
4170	31.000	40	12-25
4828	28.000	26	09-25
4801	30.500	40	12-25
3388	31.500	50	01-26

NB : La réparation des locos 4801 et 4828 en Allemagne laisse perplexe car elles étaient connues comme disparues pendant la guerre et leur numéro a été repris par deux Ragheno en 1926 (36 & 42) !

Dossier BW 4, approuvé par C.R. le 3 juin 1925 sous n°40/102.

Réparation de 5 type 9 par Weser à Bremen.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
4056	30.960	20	11/12-25
4057	42.000	22	11/12-25
4040	43.970	24	11/12-25
4001	44.830	26	11/12-25
4030	48.440	28	11/12-25

Dossier BW 5, approuvé par C.R. le 3 juin 1925 sous n°40/103.

Réparation de 2 type 15 S par Frerichswerk à Osterholz.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3919	28.000	16	09/10-25
3963	28.000	20	09/10-25

Dossier BW 6, approuvé par C.R. le 3 juin 1925 sous n°40/104

Réparation de 6 type 32 par Orenstein u. Koppel à Berlin.

NB : La locomotive 3094 ne réapparaît pas aux effectifs Etat après 1921. S'agit-il d'une confusion avec la 3064. Le n° est cependant répété sur plusieurs documents !

Tableau à la colonne suivante.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
2944	25.000	16	10/12-25
2960	25.000	20	10/12-25
2911	25.000	24	10/12-25
2924	25.000	26	10/12-25
3564	25.000	28	10/12-25
3094	25.000	30	10/12-25

Dossier BW 7, approuvé par C.R. le 3 juin 1925 sous n°40/105

Réparation de 1 type 15 par Neptun Maschinenfabrik à Rostock.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
2556	10.500	20	10-25

Dossier BW 8, approuvé par C.R. le 3 juin 1925 sous n°40/106

Réparation de 1 type 23 par Propfe à Hildesheim.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines	Date de livraison
3378	32.500	32	12-25 / 01-26

Dossier BW 15, approuvé par C.R. le 28 juillet 1925 sous n°40/113.

Réparation de 4 type 32 S par Michelson à Minden.

Le tableau figure à la page suivante.

N° des locos	Montant du coût des réparations en Marks-Or	Délai de livraison en semaines
3486	31.500	16
3417	31.500	16
3771	31.500	21
4276	31.500	21
3537	31.500	25
4230	31.500	25
3801	31.500	30
3439	31.500	30
4293	31.500	34
3446	31.500	34
3804	31.500	39
3782	31.500	39
3501	31.500	40
3440	31.500	40

Récapitulation des locos belges réparées en Allemagne dans le cadre des accords de substitution du 6 septembre 1924.

Date de constitution du dossier	N° dossier	Type de locomotive	Nombre de locomotives	Totaux
27-01-1925	BT 7	51	7	55
	BT 8	15 S	2	
	BT 9	36	3	
	BT 10	32 S	14	
	BT 11	23	6	
	BT 12	9	5	
	BT 13	10	10	
	BT 14	23	8	
17-03-1925	BW 4	9	5	29
21-03-1925	BW 5	15 S	2	
06-04-1925	BW 6	32	6	
08-04-1925	BW 7	15	1	
28-04-1925	BW 8	23	1	
25-06-1925	BW 15	32 S	14	

Locos belges réparées ou présumées réparées en Allemagne dont les dossiers ne sont pas encore retrouvés :

- type 23 : 10 dont la 4128 livrée le 10-12-1926.
- type 10 : 5.

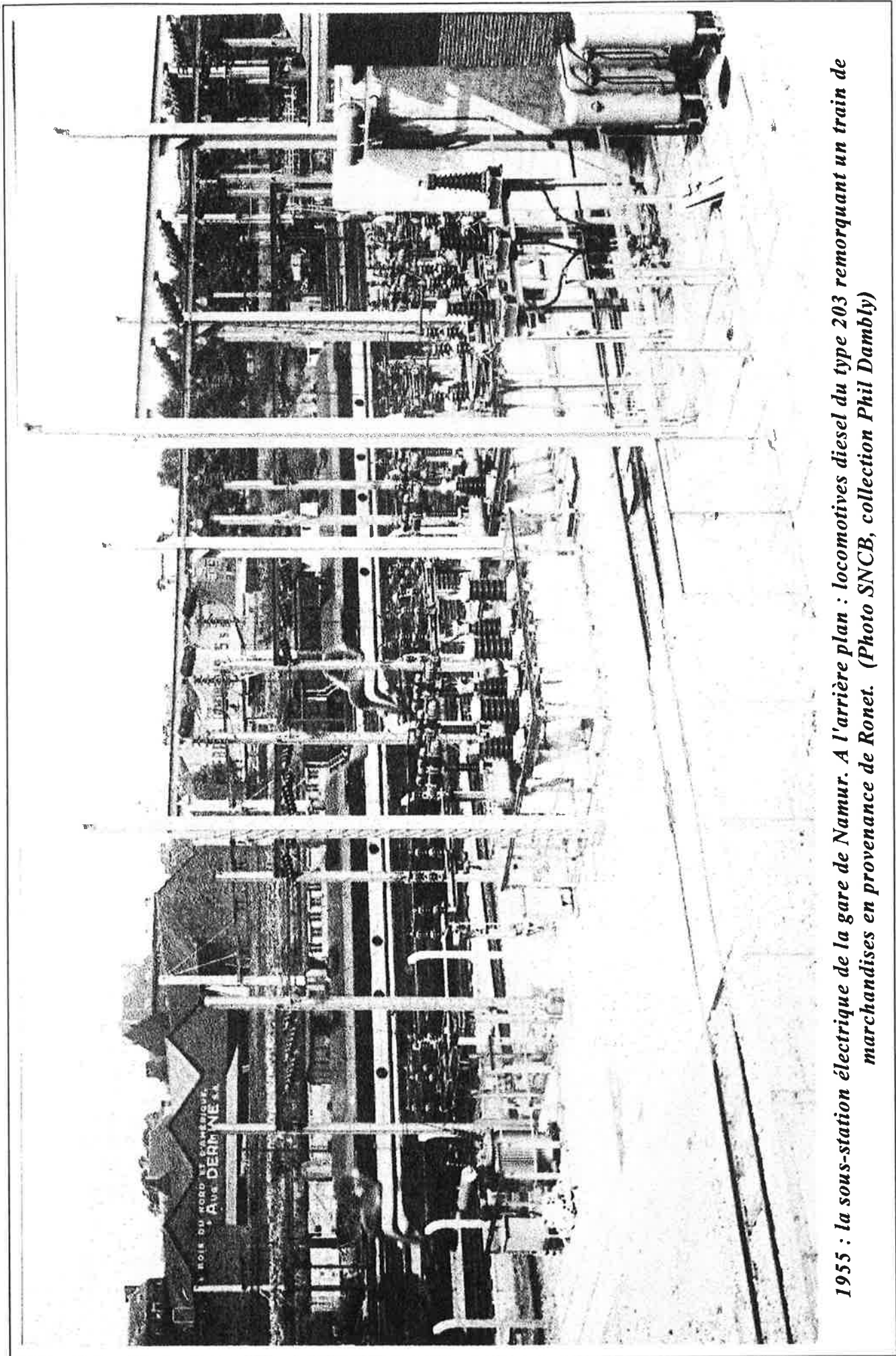
Réparations de voitures voyageurs.

Dossier BT 15 (26 février 1925), livraison 6 à 14 semaines. Réparation de 11 voitures Etat Belge restituées par la firme Alter à Darmstadt, pour un prix global de 115.000 Marks : 6581ABC, 2913Ci, 23232Ci, 18464Ci, 317AB, 776AB, 23235Ci, 417AB, 5562C, 14770Ci, 14650Ci.

Dossier BT 16 (26 février 1925), livraison 7 à 10 semaines. Réparation de 6 voitures Etat Belge restituées par la firme J.S.G. à Neuenburg : 14499Ci, 14111Ci, 14169Ci, 24058Ci, 14697Ci, 1515Salon.

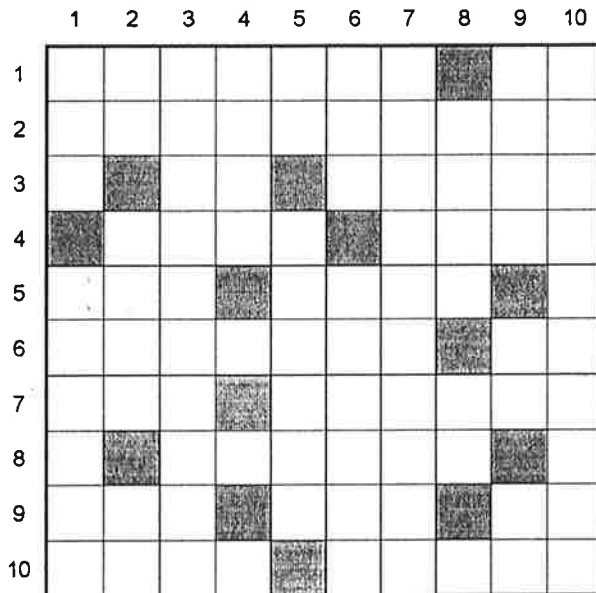
Dossier BT 17 (26 février 1925). Réparation de 18 voitures Etat Belge par Bayerische Waggon u. Flugzeugewerke à Fürth, pour un prix de 21.640 Marks par voiture : 14339, 2664, 14006, 14981, 4388, 22561, 14825, 4375, 2756, 14473, 18267, 5720, 5730, 5755, 59444, 10774, 10772, 10603.

Informations communiquées par Maurice Hennequin.



1955 : la sous-station électrique de la gare de Namur. A l'arrière plan : locomotives diesel du type 203 remorquant un train de marchandises en provenance de Ronet. (Photo SNCB, collection Phil Dambly)

Récréation ferroviaire



Solution du problème proposé dans FFN 80

1. CEREALIER
2. PISTONS
3. TRANSPORT
4. FAISCEAU
5. PACIFIC
6. ETOUFFOIR
7. TUNNELS
8. AIGUILLE
9. SHUTTLE
10. SALISSAGE

Horizontalement :

1. Coeur des NS - Proche de l'aluminium.
2. S'indique au TCO.
3. Hors de portée - Intelligible.
4. On peut s'y rendre pour des prunes - Capitale européenne.
5. En passant par - Etrange engin.
6. Sur la couchette - Désignation de train.
7. Mesurait les rayonnement ionisants - Inquiéta.
8. S'emploie au départ de Liège-Guillemins.
9. Rejoint le Danube - Le temps des trains touristiques - Marque la surprise.
10. Coutume hindoue - A inspiré La Fontaine.

Verticalement :

1. Organisation internationale de chemins de fer.
2. Echelle de réduction - Opéra - Un point, c'est tout !
3. Attisant le foyer de la loco.
4. Voyagea beaucoup, mais ignora le train.
5. Indication - Telle une cabine de la SNCB.
6. Echelle de dureté d'un acier - A erré cà et là comme un papillon.
7. Manoeuvres sans aide de l'aiguilleur.
8. En Moldavie - Note.
9. A l'entrée d'une grande gare - Préfixe - Notation musicale.
10. Instrument pour modéliste averti.



— Georges, tu pourrais bien changer de place avec moi, j'ai peur de tomber en dormant !

Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	5
---	---

Modélisme

Nouveautés belges en modélisme	4
Modellbahn mit spielaktiv - Un chargement pour wagons ouverts	6
Voitures-lits SZD - Voitures internationales SNCF - Une petite voiture sur le réseau	7

Actualité ferroviaire

Non, l'Athus-Meuse n'est pas morte	8
Bastogne, c'est comme Capri - Saturation de la jonction Nord-Midi	9
Festival Vapeur à Trois-Ponts - Thalys et Eurostar	10
Une nouvelle gare pour Welkenraedt ? - Taminés craint pour sa tranquillité	11
Les motrices SNCB au 01-01-96	12
La nouvelle gare d'Ottignies pour 1998	14
Privatisation - Train-bus en Wallonie - Les dunes de Tottori	15

Le courrier des lecteurs

Telle le phénix, la 1.002 renaît de ses cendres	16
Concerne les FFN 79 et 80 et autres précisions	17

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	19
Réparations et livraison de matériel roulant et fixe de l'Etat Belge faites par le Reich au titre de réparations de guerre 1914-1918	25

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	31
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°81, 1996-6.

Ce dernier numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Herbiet, Maurice Hennequin, Henri Janssens, Jean-Pierre Lobet ...

Photo de couverture : Gare de Gembloux, sortie vers Namur. Un convoi composé de deux automotrices triples reprend la voie normale après avoir évité les travaux de construction du tunnel de la route Charleroi - Tienen. (Photo Claude Carpet).